

自転車活用推進計画について

目次

1. 自転車を巡る現状と課題
2. 自転車活用推進法の施行
3. 自転車活用推進計画の策定
4. 地方版自転車活用推進計画の策定推進
5. 自転車通行空間の整備
6. 自転車を活用した街づくり

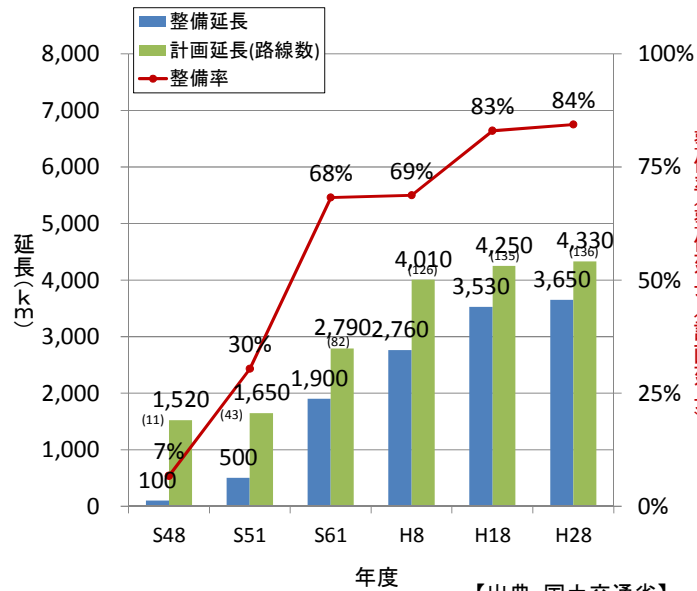
1. 自転車を巡る現状と課題

自転車施策の経緯

○ 自転車に関して、これまで、「自転車道の整備等に関する法律」(昭和45年法律第16号)や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(昭和55年法律第87号)に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進。

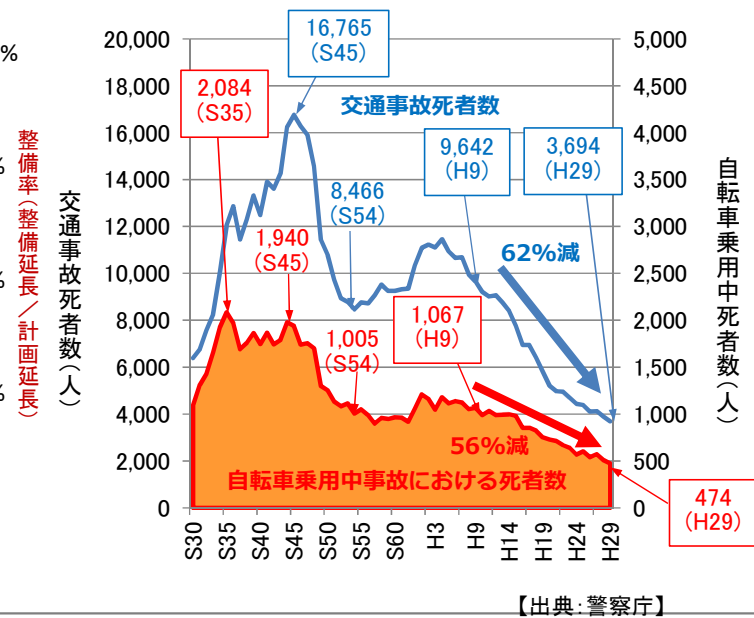
【昭和45年(1970年)】
自転車道の整備に関する法律
(自転車道法)の制定

大規模自転車道整備延長の推移

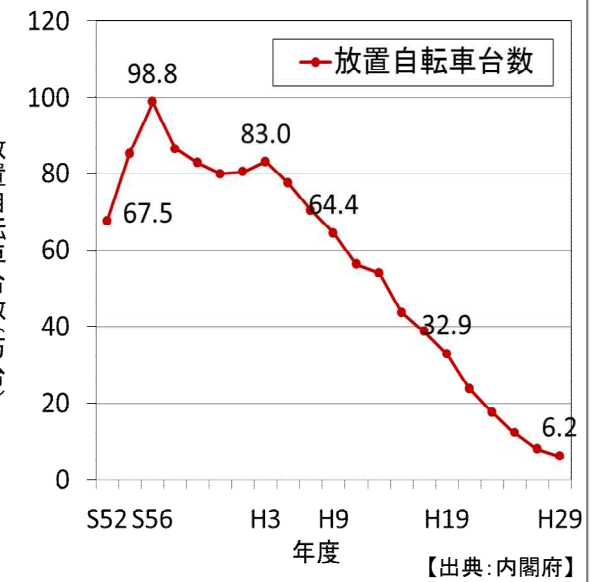


【昭和55年(1980年)】
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
(自転車法)の制定

自転車関連事件数の推移



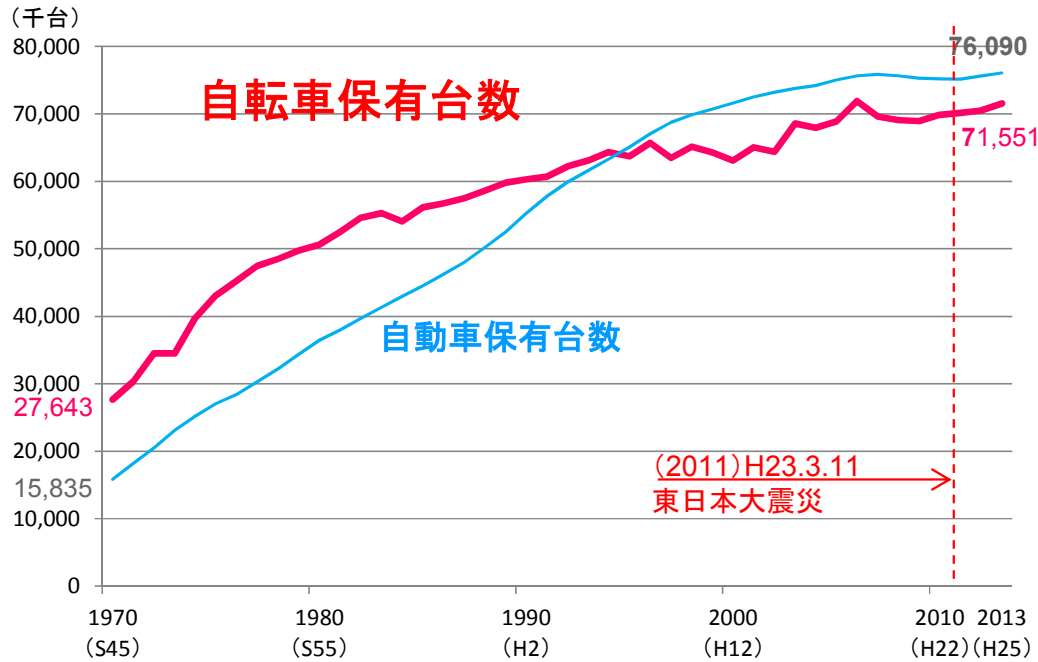
放置自転車台数の推移



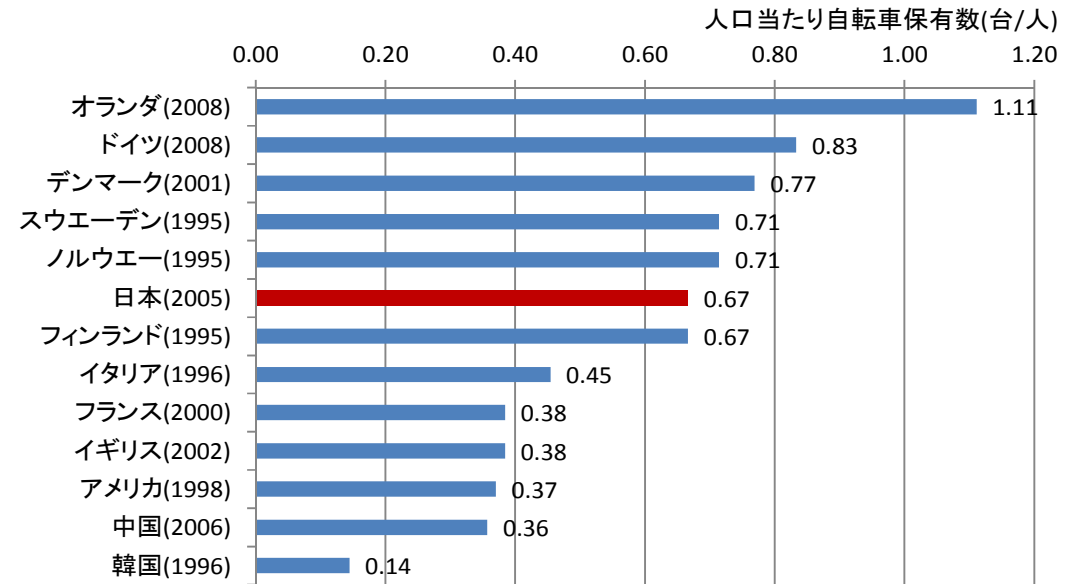
自転車利用の増加

○ 我が国の自転車の保有台数は、自動車と同程度(約7,200万台)で増加中。

■ 自転車保有台数の推移



■ 人口当たり自転車保有台数(国際比較)



※()は統計年次

※自転車保有台数は標本調査による推計値。自動車保有台数は二輪車を除く、各年3月の登録台数。

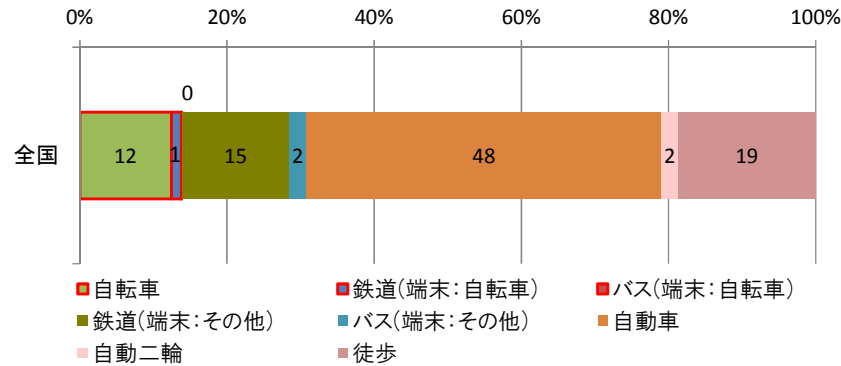
【出典: 自転車産業振興協会統計要覧43】

【出典: 自転車(S45~H20)(社)自転車協会、自転車(H21~H25)(財)自転車産業振興協会、自動車(財)自動車検査登録情報協会】

自転車の利用状況

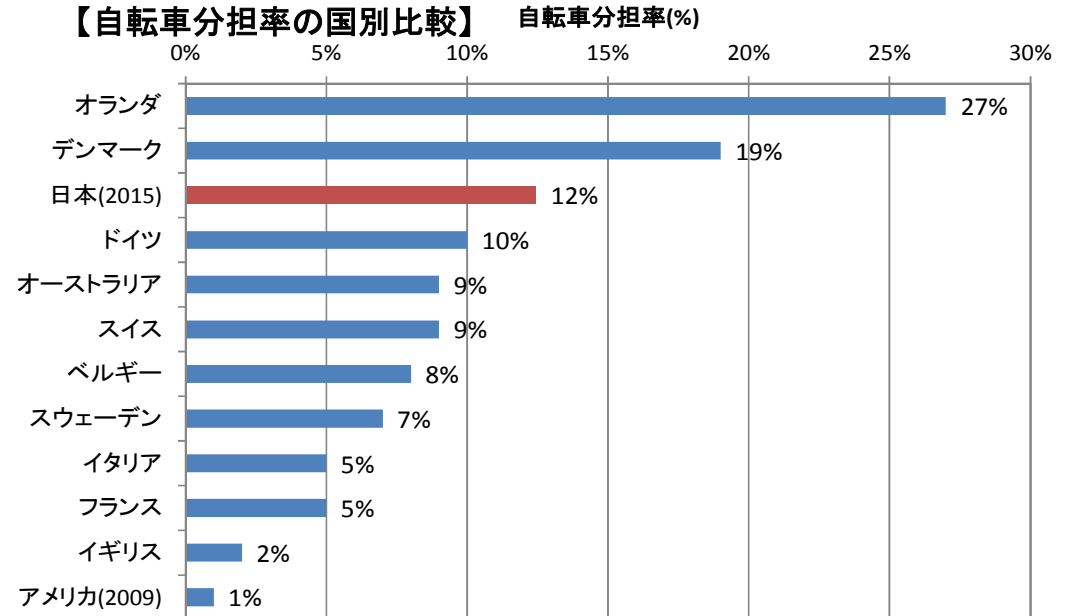
- 全国の自転車関連の交通手段分担率は約13%
- 国内主要都市の自転車分担率は、都市による差が大きい
- 自転車の移動は、5km未満の短距離帯での利用が大半を占める

【交通手段分担率(全国・全目的)】



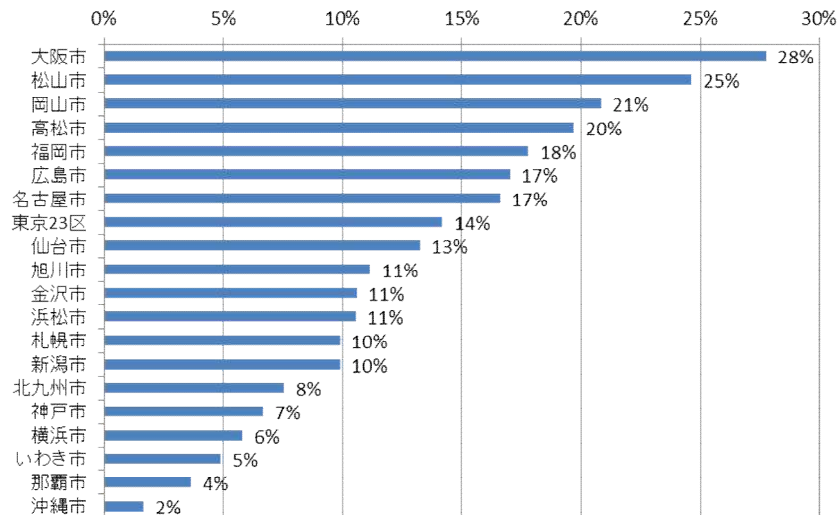
【出典: 平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

【自転車分担率の国別比較】



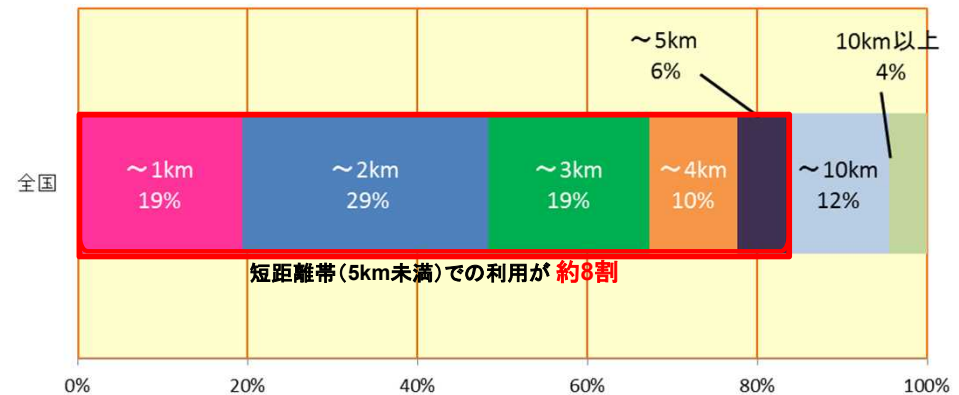
【出典: Cycling in the Netherlands(欧州)2009、平成27年全国PT(日本)、全米世帯トリップ調査(アメリカ)2009より作成】

【国内主要都市の自転車の分担率(通勤・通学目的)】



【出典: 平成22年国勢調査より通勤・通学における自転車(代表交通手段)の分担率を集計】

【自転車のトリップ長分布】

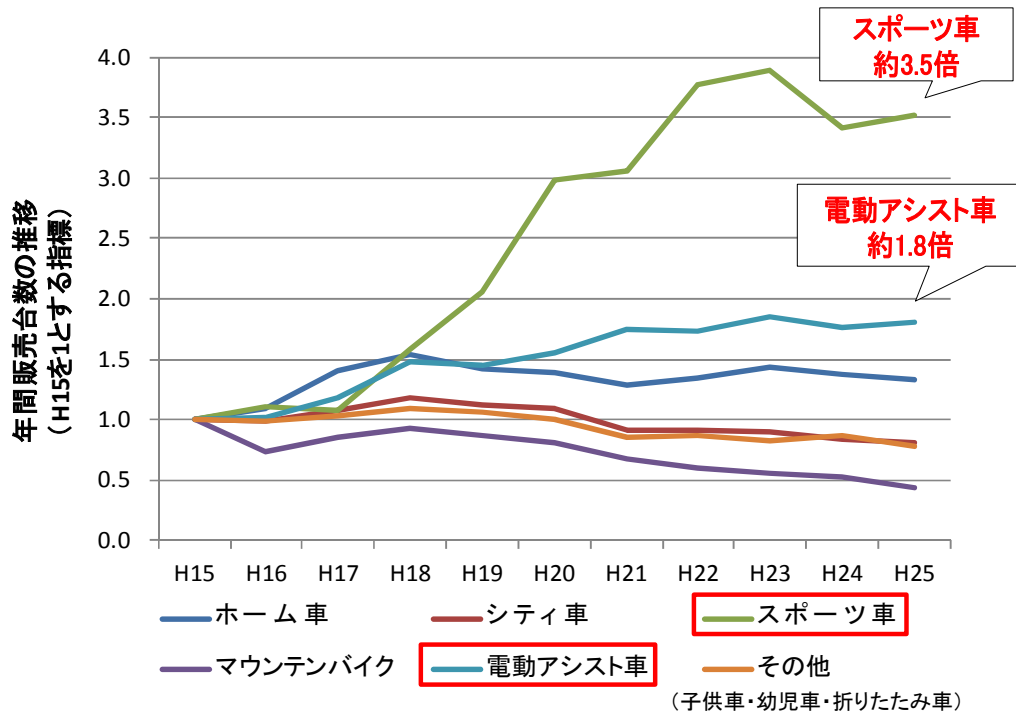


【出典: 平成27年全国都市交通特性調査(国土交通省)】

自転車利用の多様化

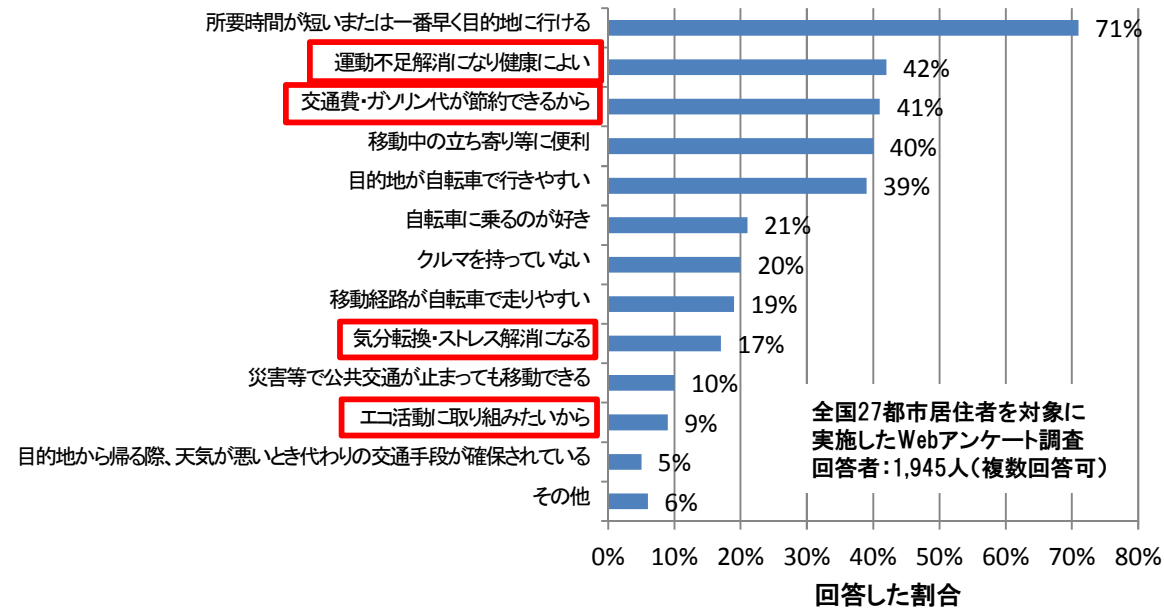
- スポーツ車、電動アシスト車等の販売台数が急増。
- 健康増進、環境保全等自転車を利用する理由が多様化。

■ 車種別販売台数の推移



【出典: (財)自転車産業振興協会
自転車国内販売動向調査】

■ 自転車を日常的に利用する理由



【出典: 国土技術政策総合研究所
平成24年1月実施のWEBアンケート結果より抽出】

2. 自転車活用推進法の施行

自転車活用推進本部発足・事務局設置に関する経緯

平成28年12月9日

○自転車活用推進法の成立（※議員立法、衆・参とも全会一致）



平成28年12月16日

○自転車活用推進法の公布



平成29年3月17日

○自転車の活用の推進に関する業務の基本方針について(閣議決定)



平成29年4月25日

○関連政令の改正等



平成29年5月1日

○自転車活用推進法の施行（本部発足・本部事務局設置）



平成30年6月8日

○自転車活用推進計画の閣議決定

基本理念

- 自転車は、**二酸化炭素等を発生せず**、災害時において**機動的**
- 自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和**等、**経済的・社会的な効果**
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- 国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- 公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携等に努める**
- 国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

自転車活用推進法の概要②

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

自転車活用推進計画

- ・政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- ・都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- ・**国土交通省に、自転車活用推進本部**を設置
- ・**本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚**とする

自転車の日・月間

- ・**5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする**

附則で定められた検討事項

- ・自転車活用推進を担う**行政組織の在り方の検討**・**必要な法制上の措置**
- ・自転車の運転に関しての**道路交通法違反行為への対応の在り方**
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の**損害賠償保障制度**

- 国土交通省に「**自転車活用推進本部**」（本部長：国土交通大臣）を設置
- 国土交通省道路局に「**自転車活用推進本部事務局**」を設置、**各府省庁職員を併任**
- 関係府省庁連絡会議**を設置し、政府一体となって自転車の活用の取組を推進

自転車活用推進本部

【本部長】 国土交通大臣
【本部員】 総務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣
経済産業大臣 環境大臣 内閣官房長官
国家公安委員会委員長
内閣府特命担当大臣（交通安全対策）（※）
（※法の規定に基づき、内閣総理大臣が指定して追加）

自転車活用推進本部事務局

【事務局長】 国土交通省道路局長
【事務局長代理】 国土交通省官房審議官（道路局担当）
【次長（常駐）】 国土交通省道路局参事官 [新設]
【次長（非常駐）】 内閣府大臣官房企画調整課長
※併任発令
同 政策統括官付参事官（交通安全対策担当）
警察庁交通局交通企画課長
総務省大臣官房企画課長
文部科学省スポーツ庁健康スポーツ課長
厚生労働省健康局健康課長
経済産業省製造産業局総務課長
環境省地球環境局地球温暖化対策課長

関係府省庁連絡会議

【議長】
国土交通省道路局長
（本部事務局長）

【構成員】
内閣官房内閣審議官
内閣府大臣官房総括審議官
内閣府政策統括官（共生社会政策）
警察庁交通局長
金融庁監督局長
消費者庁次長
総務省大臣官房総括審議官
文部科学省スポーツ庁次長
厚生労働省健康局長
経済産業省製造産業局長
環境省地球環境局長

※大臣が本部員でない省庁も含む
※必要に応じて下部組織を設置可¹

3. 自転車活用推進計画の策定

自転車活用推進計画に関する法律上の規定

自転車活用推進計画の要件（自転車活用推進法第9条）

政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

自転車の活用の推進に関する基本方針（法第8条）

自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |
| ⑮その他特に必要な施策 | |

地方版自転車活用推進計画（法第10条及び11条）

都道府県(市町村)は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県(市町村)の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない。

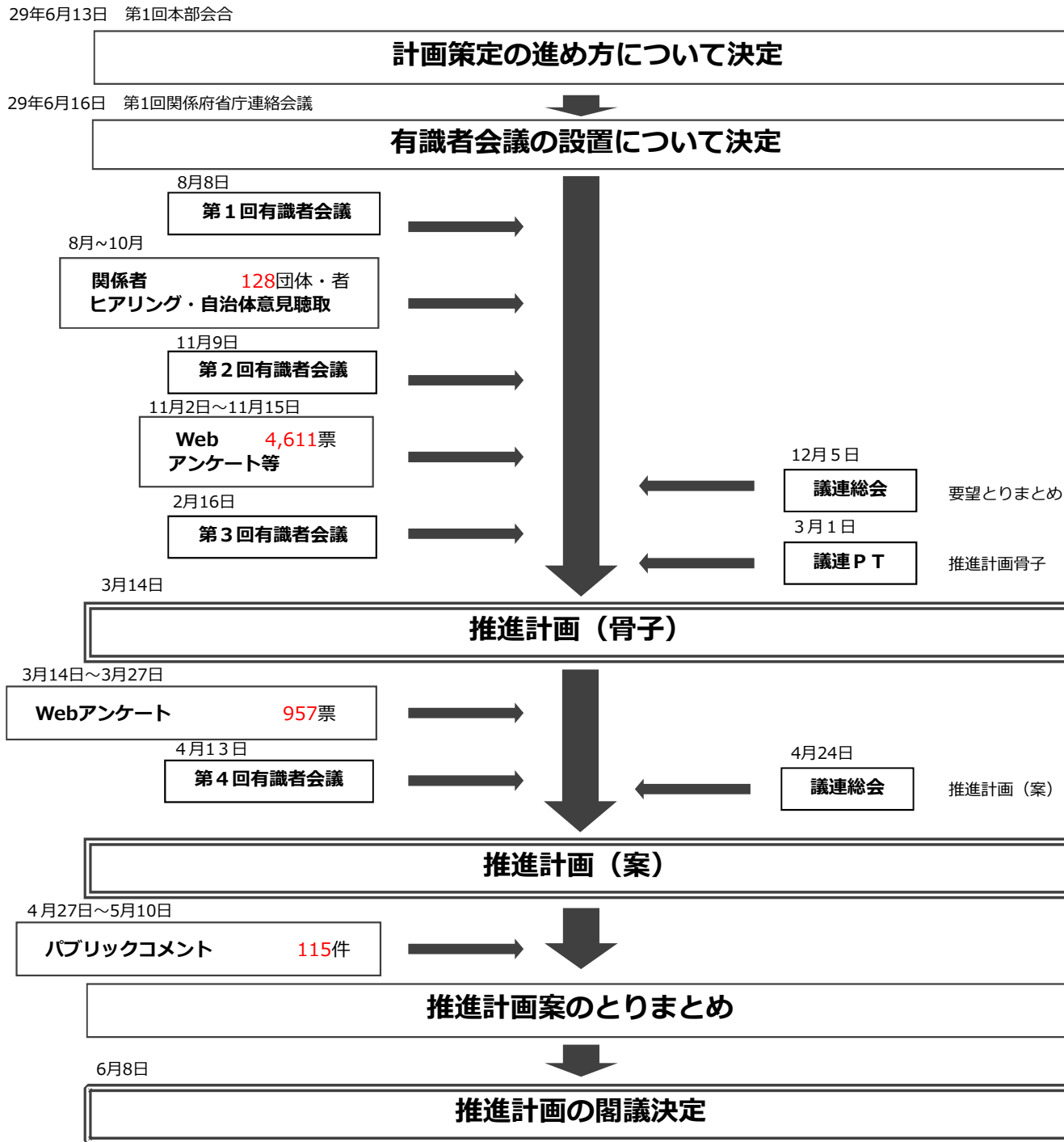
有識者
委員

座長 屋井 鉄雄	東京工業大学副学長・教授
絹代	サイクルライフナビゲーター
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
久野 譜也	筑波大学大学院人間総合科学研究科教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
佐藤 洋一	ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員
高橋 信行	國學院大學法学部教授
長嶋 良	一般財団法人全日本交通安全協会事務局長
宮地 元彦	国立研究開発法人医薬基盤・健康・栄養研究所 国立健康・栄養研究所 身体活動研究部長
矢ヶ崎 紀子	東洋大学国際観光学部准教授

(敬称略)

(座長以外は五十音順)

計画策定の経緯



自転車活用推進計画の構成

1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け〈経緯、法律の基本理念等〉
- (2) 計画期間
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

- 法の基本理念等を踏まえ、自転車の活用の推進に関する**目標**と、目標達成のために実施すべき**施策**を記述

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

- 施策の着実な実施のための、計画期間中に講ずべき具体的な**措置**を記述

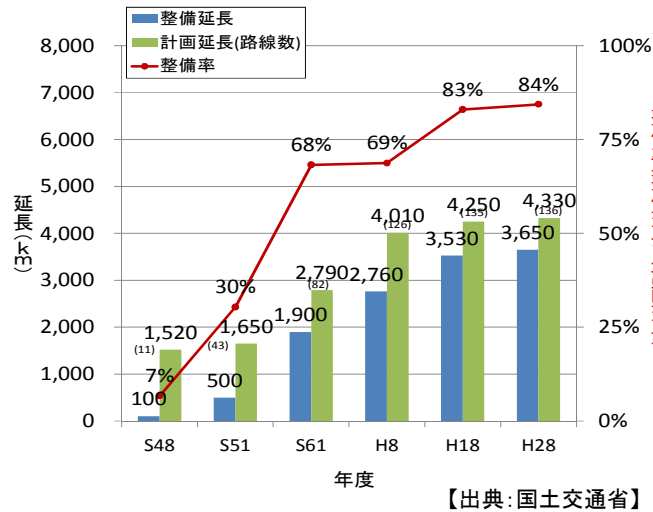
4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 財政上の措置等
- 調査・研究、広報活動等
- 附則に対する今後の取組方針

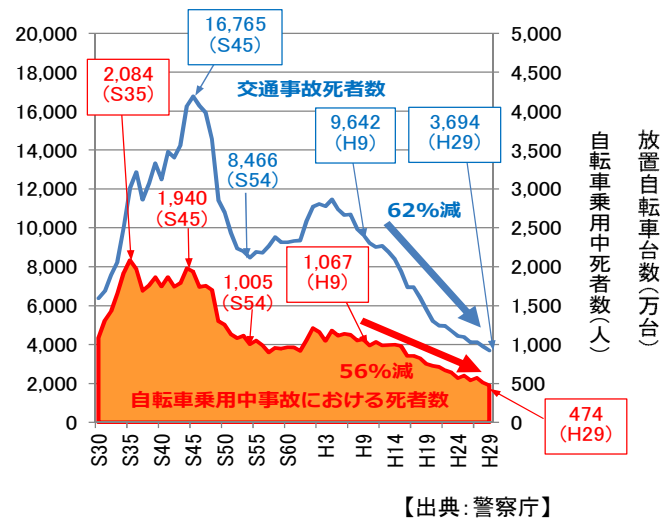
(1) 自転車活用推進計画の位置付け

- これまで、自転車道の整備等に関する法律や、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等を推進。
- 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、平成29年5月1日に自転車活用推進法が施行。
- 自転車活用推進計画は、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付け。

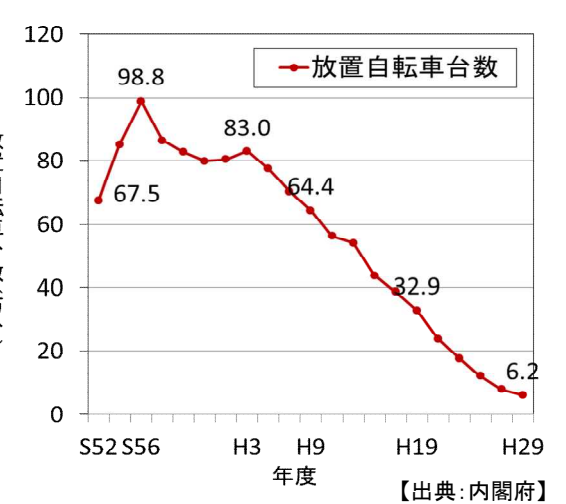
大規模自転車道整備延長の推移



自転車関連事故件数の推移



放置自転車台数の推移



(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

(3) 自転車を巡る現状及び課題

【都市環境】

- 地球温暖化対策
- 自転車通行空間の整備
- 自転車対歩行者の事故
- コンパクトシティの形成

【国民の健康増進】

- 健康寿命の延伸
- 子どもの体力・運動能力

【観光地域づくり】

- 外国人観光客のニーズ変化
- インバウンド効果の全国拡大

【安全・安心】

- 交通ルールの周知・教育
- 製品の安全性、点検整備
- 災害時の自転車の活用

自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標 1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進

【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
[実績値 0団体 (2017年度) →目標値 200団体 (2020年度)]

【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数
[実績値 1市町村 (2016年度) →目標値 10市町村 (2020年度)]

2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保

3. シェアサイクルの普及促進

【指標】サイクルポートの設置数
[実績値 852箇所 (2016年度) →目標値 1,700箇所 (2020年度)]

4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進

5. 自転車の I o T 化の促進

6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

目標 2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進

8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出

9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

10. 自転車通勤の促進

【指標】通勤目的の自転車分担率
[実績値 15.2% (2015年度) →目標値 16.4% (2020年度)]

目標 3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致

12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
[実績値 0ルート (2017年度) →目標値 40ルート (2020年度)]

目標 4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進

【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
[実績値 29.2% (2016年度) →目標値 40% (2020年度)]

【指標】自転車乗用中の交通事故死者数※
[実績値 480人 (2017年度) →目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。 (2020年度)]
※ (13~17の関連指標)

14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進

【指標】自転車技士の資格取得者数※
[実績値 80,185人 (2017年度) →目標値 84,500人 (2020年度)]
※ (13, 14の関連指標)

15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施

16. 学校における交通安全教室の開催等の推進

【指標】交通安全について指導している学校の割合
[実績値 99.6% (2015年度) →目標値 100% (2019年度)]

17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進 (再掲)

18. 災害時における自転車の活用の推進

(1) 関係者の連携・協力

- 自転車活用推進本部の下、関係府省庁が緊密に連携。
- 地方公共団体に対して地方版推進計画の策定を促し、国、地方公共団体、公共交通事業者、国民等が連携して施策を実施。
- 国、地方公共団体、NPO、関係団体、大学関係者等のスキルアップを目的とした会議等の開催。

(2) 計画のフォローアップと見直し

- 毎年度計画のフォローアップを実施し、計画期末までに計画を見直し。

(3) 調査・研究、広報活動等

- 産官学連携により、自転車の利用実態や、自転車の活用による医科学的効果に関する調査・研究等を実施。
- 自転車に関する統計等の整備。
- 国や関係団体等による協議会を設置し、戦略的な広報活動を実施。

(4) 財政上の措置等

- 国は、施策の実施に必要な財政上の措置等を講じるとともに、その負担の在り方について検討。
- 民間団体等が実施する取組に対して、必要に応じて支援。

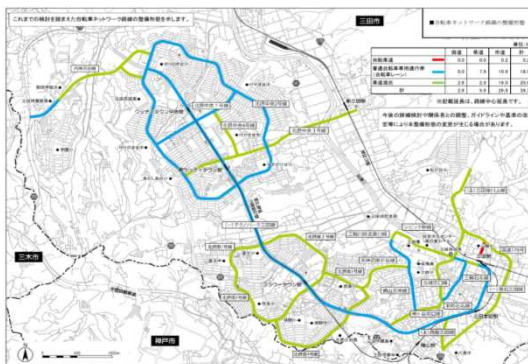
(5) 附則に対する今後の取組方針

- 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討。
- 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入の促進を図るとともに、新たな保障制度の必要性等について検討。

講ずべき措置

① 地方公共団体における自転車活用推進計画策定の支援

地方公共団体が自転車活用推進計画を策定する際の基本的な考え方や、策定手順、参考となる先進的な取組事例、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する考え方の要点等を記載した「自転車活用推進計画策定の手引き」をとりまとめ、地方公共団体へ周知すること等により、地方公共団体における、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を支援する。



<自転車ネットワーク計画の例(兵庫県三田市)>
【出典:三田市】

③ 「自転車車線」設置に関する規定の追加

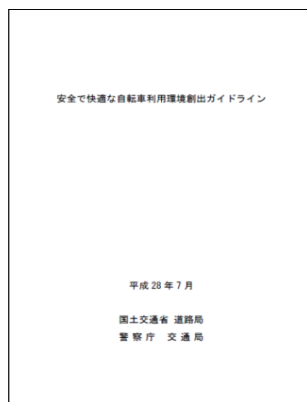
道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として運用可能な「自転車車線(仮称)」の設置について、道路構造令に新たに規定する。



<自転車専用通行帯の例(埼玉県さいたま市)>
【出典:国土交通省】

② ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進

地方公共団体に対して、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成28年7月19日道路局長・交通局長通知)の周知に努め、教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等による自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検の結果等も考慮するなど、中高生の自転車通学の安全確保を念頭に置いて自転車利用や自転車事故の多い市街地を中心に、自転車通行空間の整備を推進する。



<安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン>
【出典:国土交通省、警察庁】

④ 自転車通行空間の事例集作成

路肩や交差点等自転車通行空間の安全性・快適性の改善や、コスト縮減に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体へ周知を図る。



<自転車の走行性に配慮した排水構造の例(広島県福山市)>
【出典:国土交通省】

1. 自転車通行空間の計画的な整備推進

⑤ 道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用

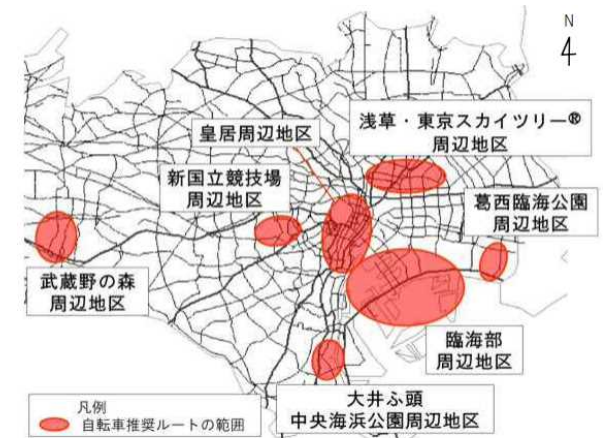
自転車交通を含め、全ての交通に対する安全と円滑を図るために、道路標識や道路標示、信号機の適切な設置や運用に努める。



<東京都港区 札ノ辻交差点>

⑦ オリンピック・パラリンピックに向けた自転車通行空間の整備推進

関係する地方公共団体と連携して、オリンピック・パラリンピック競技大会までに、競技会場や主要な観光地周辺の道路において、自転車通行空間の整備を推進する。

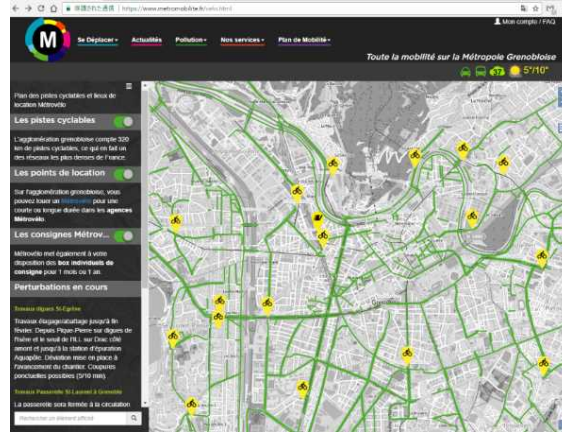


<オリンピック・パラリンピックに向けた自転車推奨ルートの範囲>

【出典：東京都】

⑥ 自転車マップ作成及びWeb地図の在り方の検討

自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車通行空間の整備状況、放置自転車禁止区域、駐輪場の位置等を地図上に示した自転車マップを作成するとともに、自転車通行上の要注意箇所や改善を要する箇所について自転車利用者がコメントを投稿できるWeb地図の在り方について検討する。

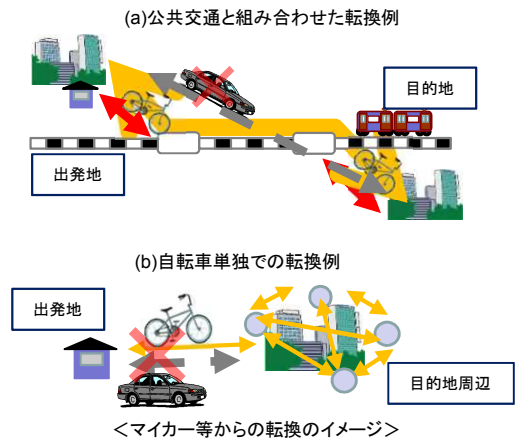


<自転車通行空間・駐輪場・レンタサイクルスポットを表示するWEBマップの例(フランス・グルノーブル)>

【出典：Métromobilité Grenoble】

⑧ 自転車の利用促進に関する広報啓発

マイカー等からの自転車への転換によるCO2の削減量を把握した上で、地球温暖化防止に向けた自転車の利用促進に関する広報啓発を行う。



<マイカー等からの転換のイメージ>

【出典：環境省】

2. 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進

施策

- 路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備、自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。

講ずべき措置

① 路外駐車場の整備等の推進

物流活動が周辺交通へ与える影響を抑制するため、物流ニーズと物流事業者の負担を踏まえ、関係者の理解を得つつ、地域における荷さばきルールの策定促進・荷さばき場や路外駐車場の整備等の取組を進める。



<ポケットローディングの実験事例(東京都練馬区)>

④ 自転車通行帯における駐停車禁止等の検討

自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間では、自転車を含めた周辺の交通実態や沿道状況等を踏まえ、停車帯の設置又は駐停車禁止の規制の実施を検討する。



<自転車専用通行帯の駐停車禁止の規制事例>
【出典:国土交通省、警察庁】

② 植樹帯の活用等による停車帯の設置に関する検討

植樹帯の活用等による停車帯の設置に関する弾力的な運用の在り方について検討する。



<荷捌き停車帯と通行空間の整備例(盛岡市)>

⑤ 違法駐車取締りの積極的な推進

地域住民の意見・要望等を踏まえて違法駐車取締りに係るガイドラインを策定、公表、見直しし、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて取締りを行い、特に自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車についての取締りを積極的に推進する。



<違法駐車取締り重点地域例>
【出典:国土交通省、警察庁】

③ パーキング・メーター等の撤去の検討

利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を検討する。



<パーキングメーターの撤去による自転車専用通行帯整備事例(横浜市)>【出典:警察庁】

⑥ 駐車監視員による違反車両の確認

駐車監視員を活用し、駐車違反を行った者又は違反車両の使用上の責任を問う現行制度を引き続き適切に推進する。



<違法駐車の確認(イメージ)>
【出典:警察庁】

3. シェアサイクルの普及促進

講ずべき措置

①シェアサイクル事業の規制・支援の在り方の検討

シェアサイクルの普及促進のため、関係府省庁による検討会を設置し、事業の規制の必要性や支援の在り方等について検討する。



<放置されたシェアサイクル（中国・北京）>

⑤貸出・返却システム共同化の検討

地方公共団体ごとに構築されているシェアサイクルの貸出・返却システムの共同化について検討する。



<金沢市と川越市の相互利用>
【出典：金沢市・まちなり事務局】

②公共用地・民地等へのサイクルポート設置の在り方の検討

サイクルポート設置の促進を図るため、路上や既設駐輪場等の公共用地や公開空地、コンビニ等の民有地へのサイクルポート設置の在り方について、関係者と連携しつつ検討する。



<公開空地への設置（横浜市）>

⑥交通系ICカードによる利用に向けた運用改善

シェアサイクル利用者の利便性向上を図るため、個人認証、決済にあたって交通系ICカードのワンタッチ利用が可能となるよう、関係機関に対して運用改善を要請する。



<交通系ICカードでの利用（台湾・台北）>

③鉄道駅周辺へのサイクルポート設置の推進

鉄道駅等の周辺においてサイクルポートの設置を推進するとともに、関係機関に対してサイクルポートの案内サイン設置を要請する。



<駅出口への設置（江東区 豊洲駅）>

⑦経路検索の対象化に向けた検討

インターネット等の経路検索の対象となるよう、シェアサイクル関連情報の定型化について検討する。

経路探査に利用する交通機関を選択

- ・地下鉄
- ・バス・トラム
- ・シェアサイクル (Velib')



<シェアサイクルを含んだ経路検索検索アプリ（フランス・パリ）>

④サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備促進

公共交通を補完する交通システムとして、シェアサイクルの安全性及び快適性を向上するために、サービス提供エリアにおける自転車通行空間の整備を促進する。



<ポート近くの自転車通行空間の整備事例（札幌市）>

⑧オリンピック・パラリンピックに向けた重点配備

関係する地方公共団体と連携し、オリンピック・パラリンピック競技大会までにサイクルポートの高密度化、駅等の拠点における貸出自転車の重点配備を実施する。



<ターミナル駅の大規模ポート（イギリス・ロンドン）>

4. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進

施策

- 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。

講ずべき措置

① 路上への駐輪場設置の促進に向けた検討

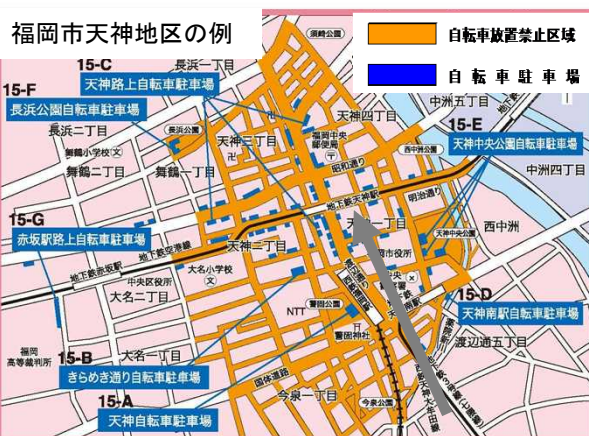
路外への駐輪場設置を推進するとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るため、占用時の幅員等、占用許可基準の運用の在り方について検討する。



＜路上駐輪施設の例 左:愛媛県松山市 右:東京都中央区＞

② ニーズに応じた駐輪場の整備事例等の周知

自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備や利用率向上に向けた取組みについてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。

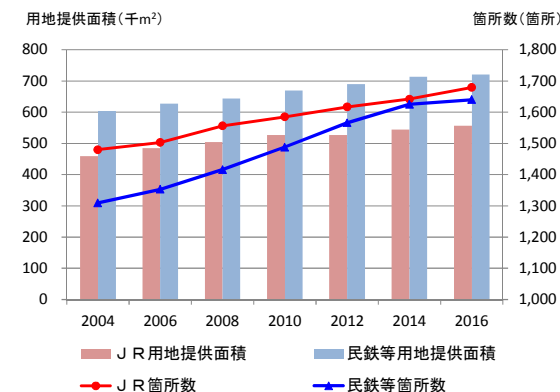


駐輪場(地下鉄天神駅前)

＜小規模分散型の駐輪施設の整備事例(福岡県福岡市)＞【出典:国土交通省】

③ 鉄道事業者への積極的な協力の要請

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第2項における、「鉄道事業者は鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管理者から協力を求められたときは、用地提供等により、駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。」という規定に基づき、引き続き、鉄道事業者の積極的な協力を求めていくとともに、地方公共団体等からの要望に応じ、国としても、地方公共団体等と鉄道事業者との協議に参画し、個別事案の解決に向けた指導・助言を行う。



＜鉄道事業者による駐輪場への用地提供の状況＞

【出典:国土交通省】

④ サイクルラックに関する技術基準の見直し

多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、業界団体によるサイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対して周知を図る。



＜電磁ロック式サイクルラック＞

5. 自転車のIoT化の促進

施策

- 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進する。

講ずべき措置

① 全国統一のICタグ導入の検討

駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に資するよう、全国で統一的な運用が可能なICタグの導入について社会実験等を行いながら検討する。



<ICタグを採用した駐輪場(滋賀県草津市)>

③ 情報通信技術の活用方策に関する調査研究

自転車の利用実態の把握等による効率的な自転車ネットワーク計画の策定を促進するため、情報通信技術の活用による情報の収集やその活用方策について調査・研究を行う。

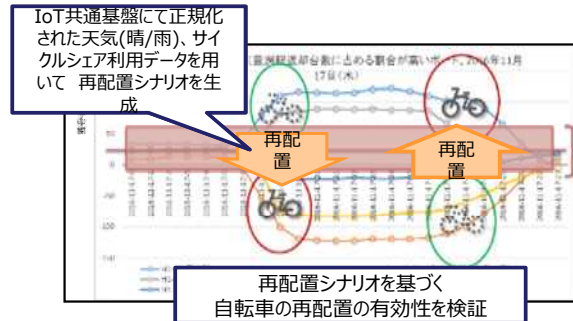


GPSデータを用いて、シェアサイクルの移動実績をプロット

【出典：走行履歴データを用いたコミュニティサイクル利用者の都心回遊行動の分析 (日本都市計画学会関西支部研究発表会)】

② シェアサイクルの自転車再配置へのIoT技術の活用

IoT共通基盤技術の研究開発と、同技術を活用したシェアサイクルにおける自転車の再配置への適用に関する検証を実施する。



<シェアサイクルにおける自転車の再配置イメージ>

6. まちづくりと連携した総合的な取組の実施

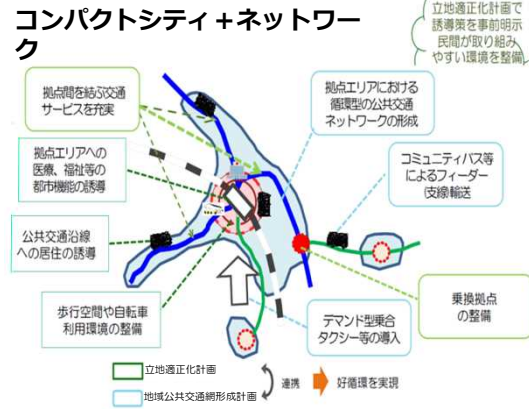
施策

- 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備についての総合的な取組を実施する。

講ずべき措置

①まちづくりと連携した自転車施策の推進

地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に基づき、コンパクトシティ形成の取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備や駐輪場の整備、シェアサイクルのサイクルポートの設置等が進むよう、技術的な支援を実施する。



【出典：国土交通省】

③無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

無電柱化を推進し、生活道路における安全で快適な自転車通行空間の確保を図るため、地方公共団体や電線管理者に対して、無電柱化に関するノウハウを普及するための、マニュアルの周知や研修等を実施する。



＜無電柱化と合わせた通行空間の整備例(愛媛県松山市)＞

②生活道路における交通安全対策の実施

歩行者・自転車中心のまちづくりと合わせ、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して、自動車の速度抑制や通過交通の進入抑制を図る「ゾーン30」の整備や、狭さくの設置等、ハードとソフト両面から交通安全対策を実施するとともに、これらの取組に関する事例等を取りまとめ、地方公共団体に対して周知を図る。



【出典：国土交通省、警察庁】

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進

施策

- 自転車競技の普及・振興に向け、国際規格に合致した自転車競技施設の整備等を促進する。

講ずべき措置

① 競技施設整備に対する支援の在り方に関する検討

国際規格に合致した競技施設の整備に対する国としての支援の在り方に関する検討を行う。



<伊豆ベロドローム(静岡県)>



<国営ひたち海浜公園BMXコース(茨城県)>

8. サイクルスポーツ振興の推進

施策

- 公道や公園等の活用により、安全に自転車に乗れる環境の創出を促進し、幅広い年齢層におけるサイクルスポーツの振興を推進する。

講ずべき措置

① 既設競輪場や公園等の有効活用の促進

サイクルスポーツを身近で慣れ親しめるよう、自転車競技者を含む関係者に協力を要請することにより、既設競輪場を活用した市民参加の取組や、公園等の有効活用等を促進する。



<競輪場の子供たちへの開放>

【出典:大宮競輪場 HP】

③ タンデム自転車の公道走行に関する検討

タンデム自転車について、各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には公道走行について検討するよう、都道府県警察に働きかける。



< IATSS障がい児向け自転車トレーニングWS(愛媛県・松山市)>

② 多様な自転車の走行環境の在り方に関する検討

障害の有無にかかわらず、自転車の多様性も踏まえ、誰もが安全に自転車を楽しめるよう、走行環境の在り方等について検討する。



<多様な自転車が走行できる通行空間(オランダ・アムステルダム)>

9. 自転車を活用した健康づくりの推進

施策

- 国民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。

講ずべき措置

① 自転車活用による健康増進に関する広報啓発

国民全体が人生の最後まで元気に健康で楽しく毎日が送れることを目標とした、「スマート・ライフ・プロジェクト」において、その施策活動の一部として、運動習慣者の割合の増加を達成するため、自転車を活用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。



＜スマート・ライフ・プロジェクト＞
【出典：厚生労働省】

③ 自転車活用による健康増進の好事例の収集・展開

地域におけるスポーツクラブ等において自転車を活用している好事例の情報収集及び情報発信を進めるとともに、これらの取組の他地域への展開方法等について検討する。



＜地域スポーツクラブにおけるマウンテンバイク大会の様子＞
【出典：文部科学省】

④ 健康増進効果に関する調査研究

地方公共団体等と連携して、個人や一定の地域等において、自転車活用による健康増進や医療費に与える影響等に関する国内外の科学的知見の収集や、国内における自転車の活用による医科学的効果に関する調査研究を進める。



1 体重、体脂肪率、筋肉率などがひと目でわかる体組成計。
2 習慣的に計測しにくい本格的な血圧計も自由に利用可能。

＜自転車通勤ウェルネスプログラム＞
【出典：(株)シマノ、(株)フジクラ】

② 健康増進と連携した観光事業の促進

サイクルツーリズムを推進する地方自治体・企業・団体等に対して、ウェルネスツーリズムやヘルスツーリズムにつながるような、自転車を活用した健康コンテンツと観光を連携した事業の導入、広報活動について、検討及び実施を働きかける。



＜温泉ライダーin加賀温泉郷＞
【出典：(一社)ルート・スポーツ・ジャパン】

⑤ まちづくりと連携した自転車施策の推進（再掲6-①）

⑥ 生活道路における交通安全対策の実施（再掲6-②）

⑦ 無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備（再掲6-③）

10. 自転車通勤等の促進

施策

- 企業等への呼びかけ等により、自転車通勤等を促進する。

講ずべき措置

① 自転車通勤拡大のための広報啓発

関係府省庁及び関係機関が連携し、協議会を設置した上で、自転車通勤に関する課題（通勤手当の支給や、通勤災害への対応、駐輪場や更衣室の設置等）について検討するとともに、自転車通勤導入に関する手引きを作成すること等により、通勤における自転車利用拡大のための広報啓発を実施する。



<市主催の自転車通勤促進のためのセミナー(豊橋市)>
【出典:豊橋市】

② 「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクトの創設

企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト（仮称）を創設し、支援の在り方について検討する。



【出典:国土交通省】

③ 国の機関における駐輪場の整備

国の機関において、自転車通勤者や庁舎への来訪者のために必要な駐輪場を整備するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置に協力する。



<合同庁舎にシェアサイクルポートを設置した例(札幌市)>
【出典:NPO法人ボロクル】

11. 国際的なサイクリング大会等の誘致

施策

- 関係者が連携して、自転車に関する国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致を推進する。

講ずべき措置

① 国際会議の開催誘致

自転車の活用に関するポータルサイトを開設し、海外向け情報発信を強化すること等により、地方公共団体等と連携して、自転車に関する国際会議の誘致・開催に向けた検討を行う。

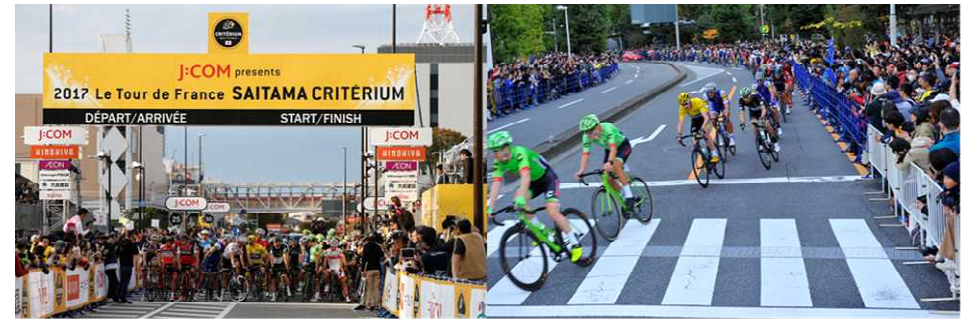


<Velo-City GLOBAL 2016(台湾・台北)>



② 国際的なサイクリング大会に対する支援の在り方の検討

国際的なサイクリング大会開催を希望する地方公共団体と連携し、国としての支援の在り方に関する検討を行う。



©Yuzuru SUNADA

<さいたまクリテリウム>

12.世界に誇るサイクリング環境の創出

講ずべき措置

①官民連携による先進的なサイクリング環境の整備

太平洋岸自転車道等を対象として、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートを設定し、関係者等で構成される協議会において、迷わず安全に走行できる環境整備、自転車のメンテナンスサービスの提供等サイクリストの受入環境整備、ガイドツアーの質の向上等滞在コンテンツの磨き上げ等による魅力づくり、ICTを活用した情報発信を行う等、官民が連携して世界に誇るサイクリングロードの整備を図る。



<太平洋岸自転車道 >
【出典：静岡市HP】

②広域的サイクリングロードの整備推進

大規模自転車道を含めた、広域的なサイクリングロードの整備を推進する。その際、サイクリングロードの安全性や連続性を確保するため、農道や臨港道路を含む道路管理者及び河川管理者等からなる横断的協議機関の設置を促進するとともに、歩行者と自転車の交錯等の安全性に関する課題等について検討する。



<つくば霞ヶ浦りんりんロード >
【出典：茨城県HP】

③「ナショナルサイクルルート」の創設

日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートについて国内外へPRを図るため、ナショナルサイクルルート（仮称）の創設に向けて、インバウンドにも対応した走行環境や、サイクリングガイドの養成等受入れ先として備えるべき要件、情報発信の在り方等について検討する。



<しまなみ海道 >
【出典：JNTO JAPAN : the Official Guide】

④好事例の共有によるサイクルトレイン等の実施拡大

鉄道事業者やバス事業者が実施するサイクルトレイン、サイクルバスの取組事例、方法等を集約し優良なものを選定した上で、ベストプラクティスの共有を行うとともに、自社路線におけるサイクルトレイン、サイクルバスの実施について検討を促す。



<サイクリング専用列車B.B.BASE >

⑤交通結節点等におけるサイクリスト受入サービスの充実

道の駅のサイクリング拠点化や、鉄道駅や空港におけるサイクリストの受入サービスの充実に向けて、施設管理者等の関係者に対して協力を要請する。



<空港内のサイクリスト受入施設 >

【出典：松山空港HP】

13. 安全性の高い自転車普及の促進

施策

- 自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、国民に分かりやすく示し、高い安全性を備えた自転車の普及を促進する。

講ずべき措置

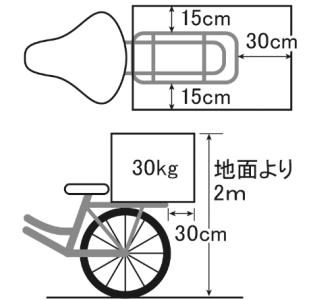
① 自転車の安全基準の在り方に関する検討

JIS規格とISOとの整合化作業を進めつつ、JISをベースとしたSG基準やBAAとの関係の在り方について検討する。併せて、これらの規格等に関し、試買テストの結果を含め、消費者が容易に理解できるような情報提供の在り方についても検討する。



③ 自転車の積載制限に関する検討

自転車の積載制限について各地域の道路交通環境等を踏まえ、安全性が確保される場合には見直しを検討するよう、都道府県警察に働きかける。



<自転車の積載方法・重量の制限>

【出典：東京都自転車安全利用指針(H25.12改定)】

② 消費者の安全な自転車利用につながる広報啓発

消費者が安全に自転車を利用できるよう、自転車の事故情報等の収集を行い、必要に応じて、独立行政法人国民生活センターによる商品テストを行い、その結果等も活用しつつ、消費者へ自転車の安全な利用に向けた広報啓発等を行う。



<電動アシスト自転車の商品テスト>

【出典：独立行政法人 国民生活センターHP】

14. 自転車の点検整備の促進

施策

- 自転車の安全な利用に寄与する人材の知識・技術の向上を促進し、より安全な自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の取組を促進する。

講ずべき措置

① 自転車技士・自転車安全整備士制度への支援等

一般財団法人日本車両検査協会が実施する自転車技士や公益財団法人日本交通管理技術協会が実施する自転車安全整備士に係る資格試験への支援を行うとともに、交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進する。



<自転車安全整備店のマーク等>

【出典：日本交通管理技術協会HP】

② 自転車技士・自転車安全整備士の受験要件等に関する検討

自転車技士及び自転車安全整備士の能力向上と受験者の負担軽減に向けて、受験要件の緩和等について検討するよう働きかける。



<自転車技士の試験状況(北海道)>

【出典：日本車両検査協会HP】

15. 自転車の安全利用の促進

施策

- 国民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。

講ずべき措置

① 自転車安全利用五則の活用等による通行ルールの周知

地方公共団体や民間団体等とも連携し、「自転車安全利用五則」を活用する等により、全ての年齢層の利用者に対する自転車の通行ルール等の周知を図る。



【出典：警察庁】

④ 自転車運転者講習制度の着実な運用

一定の違反行為を反復して行った自転車運転者を対象とした自転車運転者講習制度の着実な運用を図る。



【出典：警察庁】

② 交通安全意識向上を図るための広報啓発

自転車の安全利用について、全国交通安全運動における実施要綱の推進項目に盛り込む等、国民の交通安全意識の向上を図るための広報啓発に努める。



【出典：内閣府】

⑤ 交通安全に関する指導技術の向上

交通安全啓発に関するボランティア等に対する講習会等を開催し、自転車の安全利用を含めた交通安全に関する指導技術の向上等を図る。



【出典：警察庁】

③ ヘルメット着用の促進に向けた広報啓発

交通事故の被害を軽減するため、国や地方公共団体が行う様々なイベント等の機会を活用して、通勤・通学時を始めとした自転車利用時におけるヘルメット着用の促進に向けた広報啓発を図る。



【出典：愛媛県HP】

⑥ 高齢者向けの交通安全教室の実施

高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、自転車イベント等において、シミュレーターを活用した高齢者向けの交通安全教室を引き続き実施する。



<シニア向け自転車交通安全講習会での自転車シミュレーター>

【出典：ブリジストンHP】

15. 自転車の安全利用の促進

⑦ 自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発

自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発に努める。



<道路管理者による啓発活動(国土交通省・世田谷区)>

⑧ 公務員に対するルールの遵守の徹底

自転車の交通ルール遵守について、国民の手本となるよう、国及び地方公共団体の所属職員に対して、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底する。



<市役所職員に対するルールの周知(埼玉県幸手市)>

⑨ 自動車教習所における教育の実施

道路標識や道路標示の意味について学科教習で教育を行うほか、地域の実情に応じ、路上教習や路上試験で自転車専用通行帯のある道路を走行するなどの教育を引き続き行っていく。



<自転車専用通行帯の設置された道路を走行する自動車>

⑩ 高齢者をはじめとする多様なニーズに関する自転車製品の開発

高齢者の安全・安心な自転車走行をはじめとする自転車に対する多様なニーズに関し、民間企業等が、ニーズ発掘、製品開発等を行うことを支援する。



<リヤカー付3輪電動アシスト自転車(ヤマハ発動機(株)、ヤマト運輸(株))>



<TRIKE CARRY前輪2輪電動アシスト自転車(豊田TRIKE(株))>

⑪ 自転車指導啓発重点地区・路線における重点的な取締りの実施

自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえて自転車指導啓発重点地区・路線を選定し、当該地区において重点的に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し指導警告を行うとともに、悪質・危険な違反に対して検挙措置を講ずる。



【出典：警察庁】

15. 自転車の安全利用の促進

⑫ リヤカー牽引自転車への交通ルールの周知徹底

リヤカーを牽引する自転車に対して、歩道通行が認められていない等の交通ルールの周知徹底するとともに、悪質・危険な交通違反に対しては取締りを行う。



<自転車による宅配便の配送(東京都)>

⑬ 地域交通安全活動推進委員等による指導啓発活動の推進

地域交通安全活動推進委員、ボランティア、地方公共団体、関係機関・団体、地域住民等において、違反行為を防止するため、指導啓発活動を推進するとともに、警察による交通違反に対する指導取締りを進める。



【出典：福岡県警HP】

16. 学校における交通安全教育の推進

施策

- 自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。

講ずべき措置

①交通安全教室の講師へ向けた講習会開催

都道府県に対し、交通安全教室等の講師となる教職員等へ向けた講習会開催を支援するとともに、指導の参考となる資料を周知する。



<安全利用を促す指導員の育成>

【出典：日本交通安全教育普及協会HP】

③自転車通学・通行の視点を踏まえた通学路の安全点検の実施

教育委員会、学校、PTA、警察、道路管理者等により、自転車の視点も踏まえた通学路の安全点検を行うよう、関係機関へ周知する。



<歩行者と自転車が分離された通学路>

【出典：国土交通省】

②交通安全教育の海外先進事例等の周知

小中高校生を対象として、生徒の発達段階に応じた自転車の安全利用に関する海外の効果的な交通安全教育の実践方法や事例等に関係機関へ周知する。



<自転車交通試験の様子(ドイツ)>

【出典：内閣府HP】

④自転車通行空間の整備に合わせた通行ルールの広報啓発（再掲15-⑦）

17. 自転車通行空間の計画的な整備推進(1の再掲)

施策

- 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。

講ずべき措置

①地方公共団体における自転車活用推進計画策定の支援
(再掲1-①)

②ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備推進
(再掲1-②)

③「自転車車線」設置に関する規定の追加 (再掲1-③)

④自転車通行空間の事例集の作成 (再掲1-④)

⑤道路標識・道路標示・信号機の適切な設置・運用
(再掲1-⑤)

⑥自転車マップ作成及びWeb地図の在り方の検討
(再掲1-⑥)

⑦オリンピック・パラリンピックに向けた自転車通行空間
の整備推進 (再掲1-⑦)

18. 災害時における自転車活用の推進

施策

- 危機管理体制を強化する等、災害時における自転車の活用を推進することにより、地域社会の安全・安心の向上を図る。

講ずべき措置

① 災害時における自転車活用に関する検討

被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用に関する課題や有用性について検討するとともに、国土強靱化基本計画の見直しに際し、大規模災害発生時における自転車活用について位置づけるなど、必要な措置を講じる。



<自転車による避難訓練(三沢市立第三中学校)>

【出典：(一財)青森県教育厚生会HP】

② 国道事務所等への自転車配備による危機管理体制の強化

災害時における道路その他の被災状況の迅速な把握のため、全国の国道事務所等において自転車を配備し、訓練を重ねる等により危機管理体制を強化する。



<道路管理における緊急点検用自転車の配備>

【出典：国土交通省】

4. 地方版自転車活用推進計画の策定推進

手引きの目的

- 国の推進計画を踏まえ、地方版推進計画の策定に向けて検討する際に参考となる情報を整理したもの。
- 本手引きの活用により、地域の実情に応じた地方版推進計画の策定が進むことを期待。

手引きの記載内容(概要)

○地方版自転車活用推進計画の策定に向けて、標準的な記載内容や策定手法等を記載。

位置づけ・策定主体

- ・各地方公共団体における自転車に関する政策に関する最上位の計画として位置付け
- ・策定主体は、都道府県及び市区町村

検討体制、策定手順

- ・施策実効性担保・合意形成を図るべく、計画に関連する関係者による協議会を設置し、検討

【協議会の構成者(例)】

地方公共団体、各種交通事業者、道路管理者、都道府県警察有識者、想定される施策関係団体、まちづくり活動団体、教育委員会、一般市民等

計画の構成

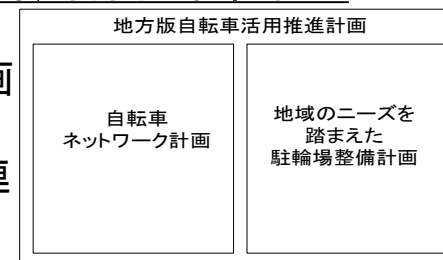
- (1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け
- (2) 現状及び課題、計画の目標
- (3) 実施すべき施策、実施スケジュール
- (4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

計画の標準的な記載内容と策定手法

【標準的な記載内容】

(1) 計画の目的・区域・期間、計画の位置付け

- ①国の推進計画との関連
- ②自転車に関する既存計画との関連
- ③その他関連計画との関連



(2) 現状及び課題、計画の目標

- ①現状分析及び課題整理
- ②計画目標の設定方法

(3) 実施すべき施策、実施スケジュール

- ①実施すべき施策の検討方法
- ②実施スケジュール

(4) 計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

- ①計画の推進体制
- ②計画のフォローアップ及び見直し方法

地方版推進計画の策定の位置付け等

■地方版推進計画策定の位置付け

- 各地方公共団体における**自転車政策に関する最上位の計画**として位置付ける。
- 地方版推進計画においては、施策内容やその実施場所、推進主体、実施スケジュールなどを**できるだけ具体的に記載**する。
- 計画の策定に当たっては、関係する部局や団体などが連携することにより、**計画の実現・実行可能性を高める**。

■地方版推進計画の策定主体

- 地方版推進計画の策定主体は、**都道府県及び市区町村**となる。
- なお、設定する目標や推進すべき施策の内容によっては、**隣接都道府県や域内の市区町村と共同策定することも考えられる**ため、それらを考慮した上で、策定主体を決定する。

■計画期間の設定

- 地方版推進計画の計画期間については、**国の推進計画との整合を図り2020年度とする**、もしくは、**より長期の期間を設定することが望ましい**。その際、地方公共団体における関連計画の計画期間も踏まえて設定することも考えられる。

検討体制、策定手順

■ 検討体制

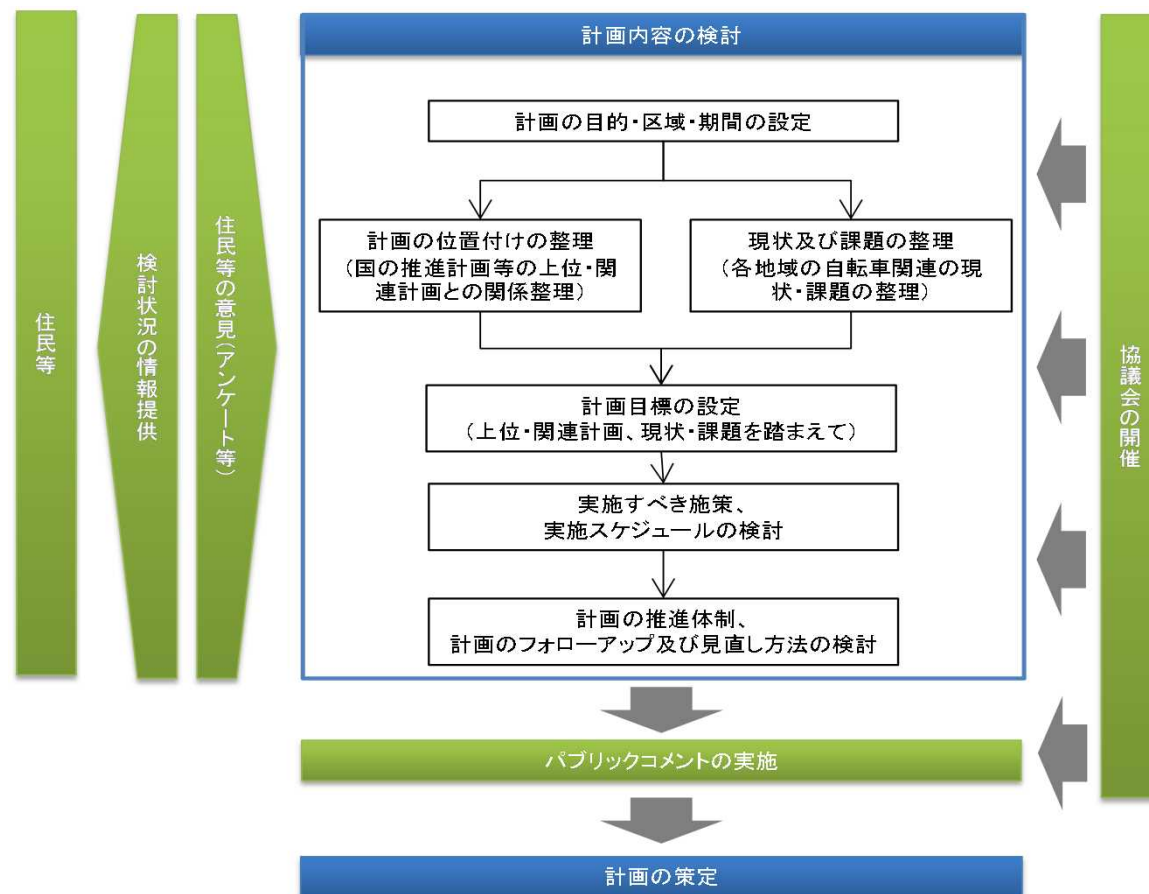
- 施策の実効性の担保や合意形成をスムーズに行うためにも、**計画に関連する関係者による協議会を設置し、検討**する。

【協議会の構成者（例）】

地方公共団体、各種交通事業者、道路管理者、都道府県警察
有識者、想定される施策関係団体、まちづくり活動団体、教育委員会、一般市民等

■ 策定手順

- **住民等意見の反映や合意形成をスムーズに行うために、有識者を含む協議会の開催や、アンケート等を実施し、様々な意見を計画に反映するとともに、検討結果に対するパブリックコメント等を実施**する。
- **計画の検討状況は住民等に適宜情報提供**する。



- 国の推進計画の構成を参考とし、地方版推進計画の構成を検討する。

※自転車活用推進法には、地方版推進計画の構成は示されていない

- 下記に計画の標準的な構成（例）を示すが、地域の実情を反映し、必ずしもこの構成にとらわれる必要はない。
- なお、計画の記載内容については、各策定主体の判断により決定するものであり、基本的な方針のみを示す基本計画と、詳細な施策まで示す実施計画を分割し、策定することも考えられる。

【地方版推進計画の構成（例）】

- （１）計画の目的・区域・期間、計画の位置付け
- （２）現状及び課題、計画の目標
- （３）実施すべき施策、実施スケジュール
- （４）計画の推進体制、計画のフォローアップ及び見直し方法

自転車に関する現状分析及び課題整理

➤ 現状分析に基づき、自転車交通に関する課題を整理する。

➤ その際、過去及び現在、将来の状況を比較することにより、課題を明らかにする。

(例) 中高生の通学時の自転車関連事故が多発しており、これらの事故対策が課題

(例) 鉄道駅周辺においては500台程度の駐輪場整備されているものの、商店街や観光地周辺の駐輪場の整備に遅れがみられ、当該エリアの駐輪対策が課題

表 現状分析の項目（例）

現状分析項目	使用データ（例）
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・国勢調査 ・国立社会保障・人口問題研究所将来人口予測結果 等
地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・基盤地図情報 等
自転車交通関連情報	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体内部資料 ・民間事業者提供資料 ・国土数値情報 ・駐輪場台数調査 等
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 道路 ◇ 公共交通ネットワーク（駅・バス停位置も含む） ◇ 自転車走行空間 ◇ 駐輪場位置・規模 ◇ レンタサイクル、シェアサイクル 等 	
自転車利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・パーソントリップ調査結果 ・プローブデータ ・道路交通センサス調査 ・警察資料 等
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 自転車発生集中量 ◇ 自転車流動状況 ◇ 自転車断面交通量 ◇ 自転車関連事故状況 等 	
施設の立地状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地図 ・国土数値情報 等
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 大規模商業施設 ◇ 観光施設（観光ルートも含む） ◇ 学校（高校・大学など） 等 	
財政状況	<ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体内部資料
自転車に関する市民意識	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート ・利用者アンケート 等
<ul style="list-style-type: none"> ◇ 自転車に関するアンケート結果 等 	

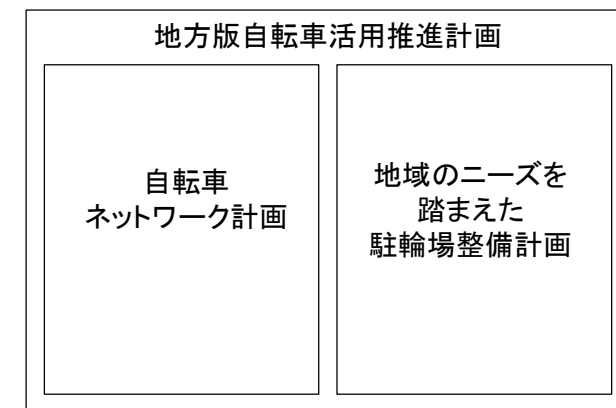
他の計画との関連

■ 国の推進計画及び地方版推進計画との関連

- 都道府県は、**国の推進計画を勘案するとともに、周辺の地方版推進計画との整合を図り計画を定める必要がある。**
- 都道府県が策定する計画は、市町村が計画を策定する際のベースとなることに留意し、市町村の意見を反映した計画とすることが望ましい。
- 市町村は、**国の推進計画及び都道府県の地方版推進計画を勘案するとともに、地域の実情に応じて、周辺の地方版推進計画との整合を図る必要がある。**

■ 自転車に関する既存計画との関連

- 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく「**自転車ネットワーク計画**」及び地域のニーズに応じた**駐輪場整備計画**を、**地方版推進計画内に位置付けることを検討する。**
- また、自転車の通行空間の確保は、自転車活用推進の基本であるため、**特に市町村の地方版推進計画においては、自転車ネットワーク計画を位置付けることを基本とする。**



5. 自転車通行空間の整備

自転車施策のこれまでの取組

昭和35年 道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として車道左側の走行が原則となる。

昭和45年 交通事故死者数が16,765人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法での自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入。
それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。

平成19年 7月 普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」
(自転車安全利用五則を添付)が交通安全対策本部決定。

平成23年10月 警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。

平成24年11月 各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定。

平成27年 6月 改正道交法の施行により、自転車運転者講習の対象となる危険行為が規定。

平成28年 7月 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、平成28年3月の「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」からの提言を受け、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定。

平成29年5月 「自転車活用推進法」施行。

平成30年6月 「自転車活用推進計画」閣議決定。

～自転車安全利用五則～

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

〔例外〕

- 運転者が13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方の場合
- 車道や交通の状況からみてもやむを得ない場合
- 道路標識や道路標示で指定された場合

2 車道は左側を通行

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

4 安全ルールを守る

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
- 夜間はライトを点灯
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認

5 子どもはヘルメットを着用

自転車運転者講習の対象となる危険行為

<p>信号無視</p>	<p>遮断踏切立入り</p>	<p>指定場所一時不停止等</p>
<p>歩道通行時の通行方法違反</p>	<p>制動装置（ブレーキ）不良自転車運転</p>	<p>酒酔い運転</p>
<p>その他の危険行為</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 通行禁止違反 ● 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反） ● 通行区分違反 ● 路側帯通行時の歩行者の通行妨害 ● 交差点安全進行義務違反等 ● 交差点優先車妨害等 ● 環状交差点安全進行義務違反等 ● 安全運転義務違反 		

自転車運転者講習制度のながれ ※受講命令に違反した場合…5万円以下の罰金

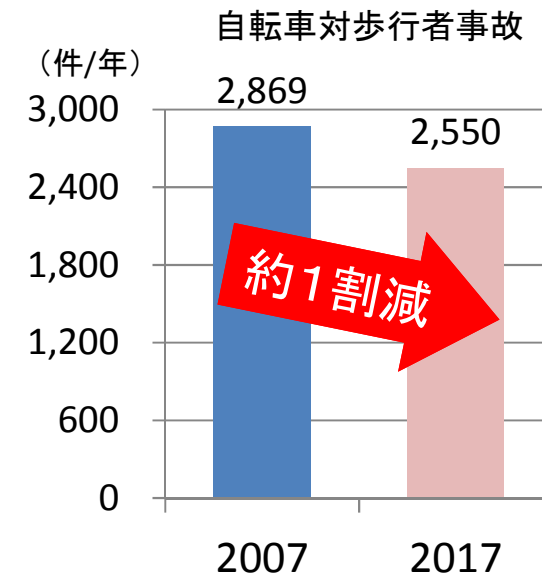
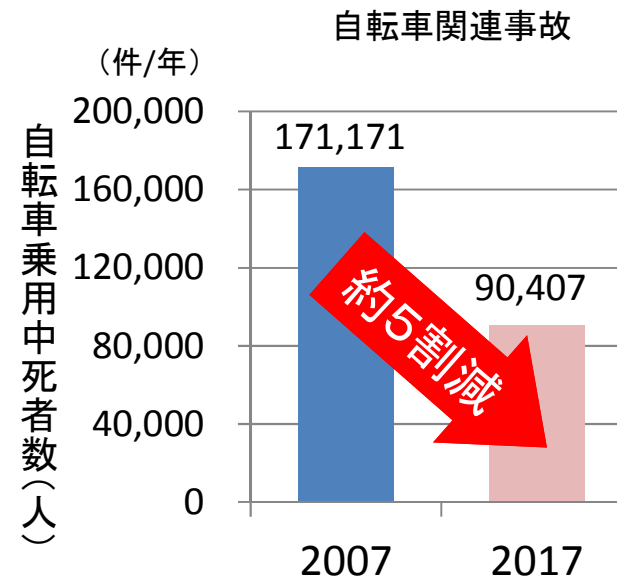
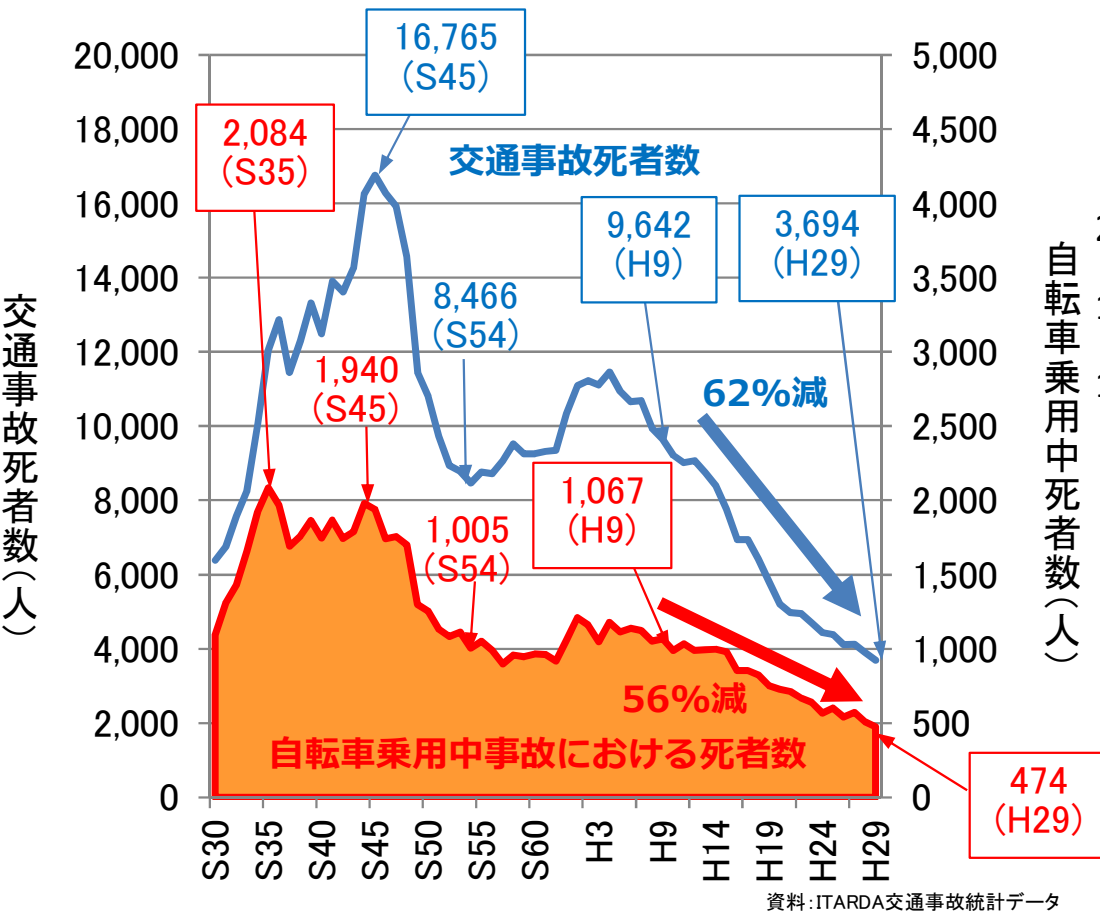
<p>1 自転車運転者が危険行為をくり返す ●3年以内に2回以上</p>	<p>2 交通の危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるように命令</p>	<p>3 講習の受講 ●講習時間：3時間 ●講習手数料：5,700円（標準額）</p>
---	---	--

<p>自転車安全利用五則</p>	<p>1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外</p> <p>2. 車道は左側を通行</p> <p>3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行</p>	<p>4. 安全ルールを守る</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ● 夜間はライトを点灯 ● 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 <p>5. 子どもはヘルメットを着用</p>
-------------------------	---	---

自転車による交通事故でも、自転車の運転者に多額の損害賠償責任が生じるおそれがありますので、生じた損害を賠償するための保険等に加入するようにしましょう。

自転車対歩行者事故の増加

- 交通事故死者数は近年減少傾向である一方、自転車乗車中死者数の占める割合は増加する傾向
- 過去10年間で自転車関連事故件数が約5割減少したのに対し、自転車対歩行者の事故は約1割の減少



資料: 平成27年中の交通事故の発生状況 (警察庁)

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに基づくネットワーク形成

○歩道や自転車歩行者に依存せず、車道通行を基本としたネットワーク形成を加速。

■整備形態

自転車道



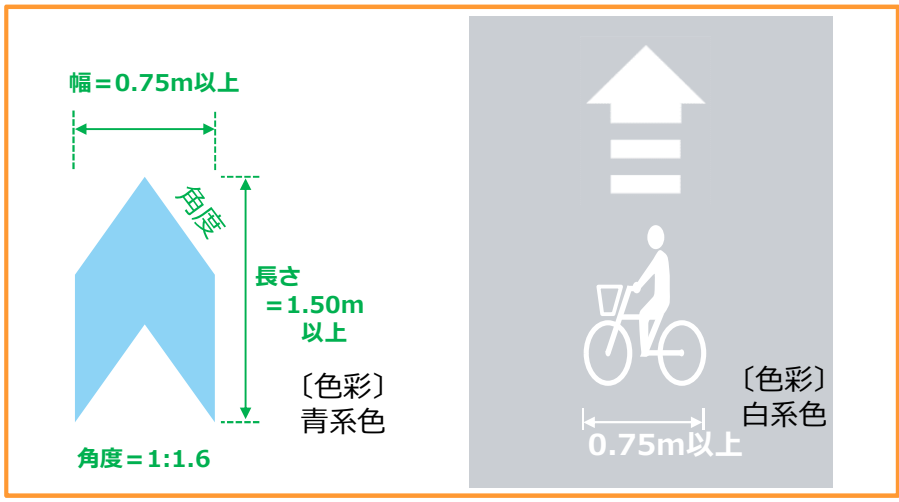
自転車専用通行帯



車道混在※ (矢羽根型路面表示)



路面表示の仕様の標準化



※矢羽根型路面表示等により自転車の通行位置と占有幅が明示されているもの

自転車ネットワーク計画とは

【現状の課題】

・これまで様々な地域で取組まれてきた自転車通行空間の整備は、整備しやすい場所から進められ、断片的な自転車通行空間整備に留まっている。

→ 断片的な整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限られたものになる。

自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という。

※ネットワーク路線の例

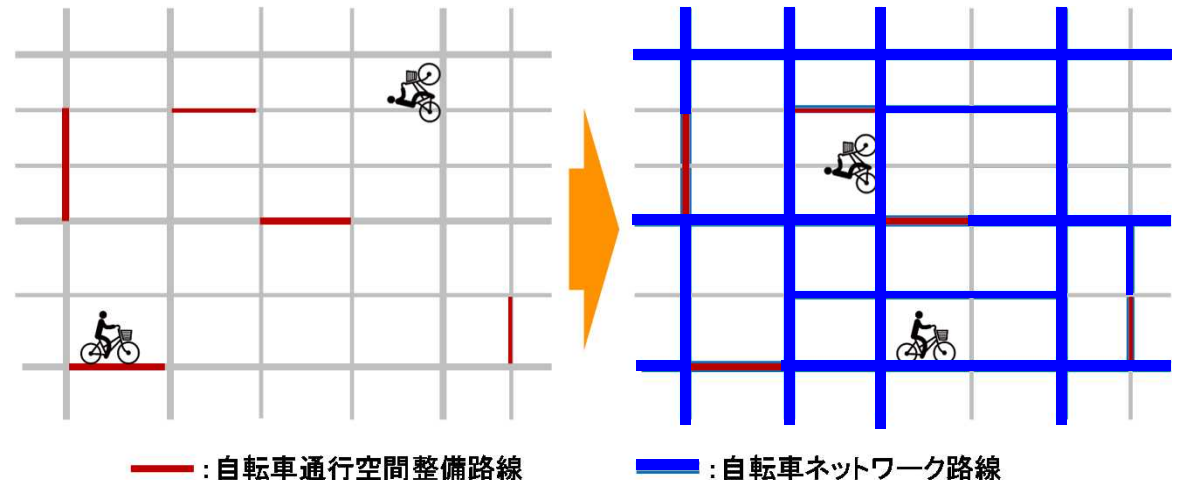
公共交通施設・学校・商業施設・主な居住地区などを結ぶ路線、歩行者との錯綜・事故の多い路線など

○策定主体

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

○ネットワーク計画に記載する内容

- ・基本方針、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備優先度の考え方



【連続的な自転車ネットワークの形成イメージ】

交通状況を踏まえた整備形態の選定

○「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備形態の考え方

	A: 自動車の速度が高い道路	B: A,C以外の道路	C: 自動車の速度が低く、自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (必要に応じて、自転車の通行位置を示し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示、自転車のピクトグラムを設置)
目安	速度50km/h超	A,Cの条件に当てはまらない道路	速度40km/h以下、かつ自動車交通量4,000台以下

※選定された整備形態にて自転車通行空間整備現場が当面困難な場合、かつ自転車利用者の安全性を速やかに向上させなければならない場合には、以下の暫定形態により整備を行うものとする。

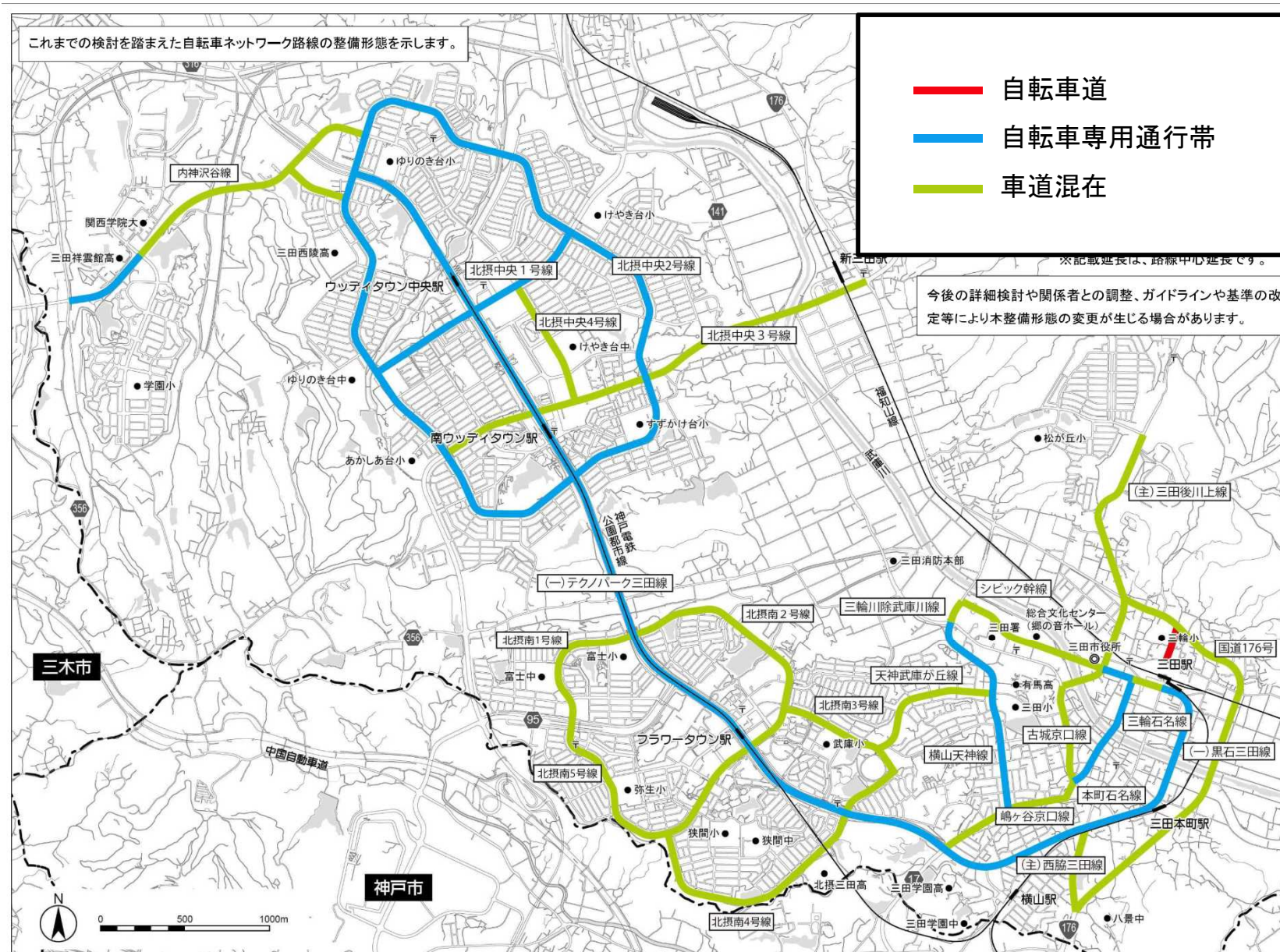
自転車道の場合: 自転車専用通行帯又は車道混在

自転車専用通行帯の場合: 車道混在

自転車ネットワーク計画とは

交通拠点や公共施設、観光地等を結ぶ連続的なネットワークの選定と区間毎に整備形態を設定

三田市の事例



【出典：「三田市自転車ネットワーク(平成29年1月)」抜粋(凡例は国土交通省にて加工)】

自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は116市区町村（DIDを有する市区町村の約14%）
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約1,750km

（H29年度末時点）

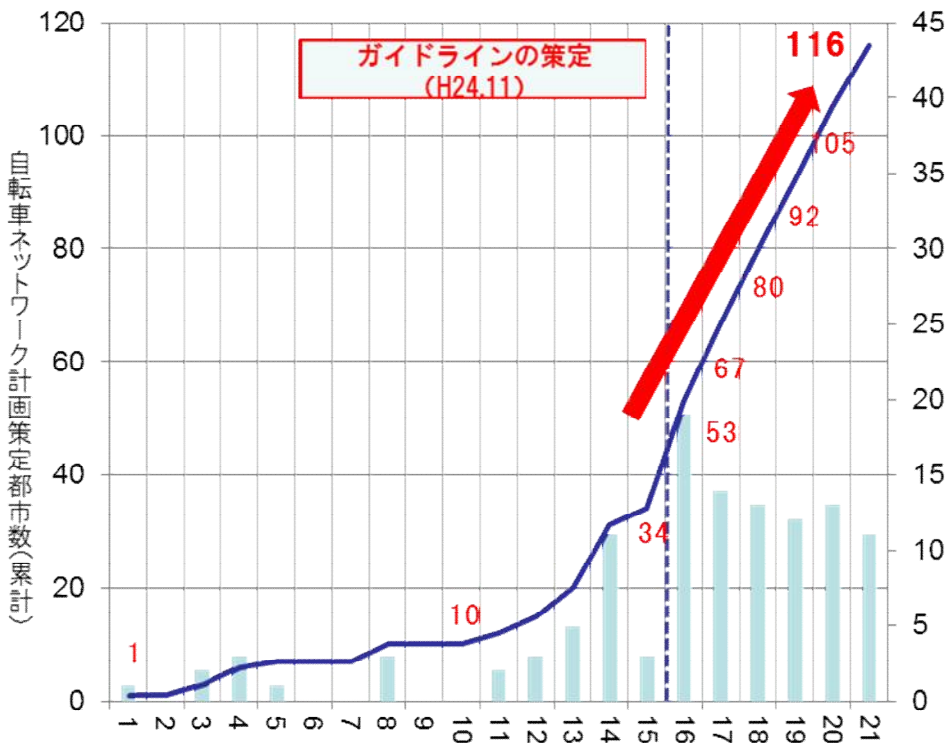
■ 自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移

■ 歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

全市区町村数：1,741
うちDIDを有する市区町村：825

一般道路実延長：約1,213,500km
歩道設置区間：約177,800km
（H28年4月1日時点）

(km)



自転車ネットワーク計画策定都市数(年度別)

歩行者と分離された自転車通行空間				
自転車専用道路	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 ^{※1}	計
 自転車専用道路	 歩道 自転車道 車道	 歩道 自転車専用通行帯 車道	 歩道 車道	
70	160	470	1,050	1,750

※1. 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。
 ※2. 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

暫定形態の積極的な活用

■ガイドライン改定のポイント

⇒完成形態(本来の整備形態)による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用

(ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外)

⇒自転車道は一方通行を基本

■整備形態の柔軟な対応例(完成形態が自転車道の場合)

現行ガイドライン

【完成形態】

自転車道



【暫定形態】

自転車歩行者道の活用を検討





自転車道として整備
ができない場合、車
道通行を基本とした
暫定形態を検討

改正ガイドライン

【完成形態】

① 自転車道



【暫定形態】

② 自転車専用通行帯



【暫定形態】

③ 車道混在



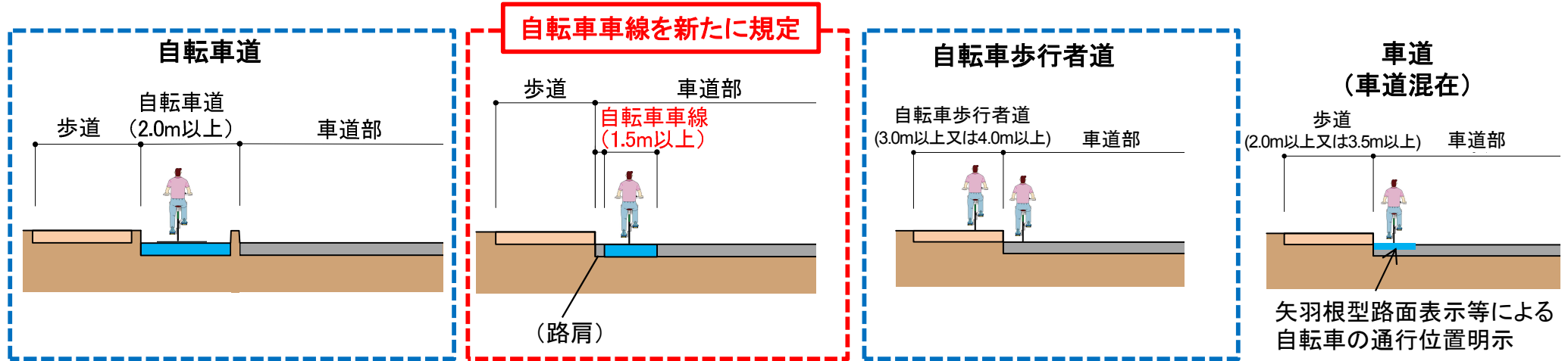
ネットワーク路線では、自転車歩行者道に依存せず、①～③を柔軟に組み合わせ、ネットワーク形成を加速

道路構造令における自転車通行空間の規定見直し

○歩行者の安全性向上、設置形態の多様化による自転車通行空間の整備加速の観点から、道路設計の基本となる道路構造令において、道路交通法に基づき指定される普通自転車専用通行帯として活用可能な車道の部分を、車線の一つ(「自転車車線(仮称)」)として新たに規定し、整備促進を図る等、自転車通行空間のあり方を見直し。

自転車通行空間の種類(案)※

※自転車専用道路、自転車歩行者専用道路を除く



設置要件

- 自転車が多く、自動車も多い道路
- 自転車が多く、自動車は少ない道路 (必要に応じて)
- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路 (必要に応じて)

- 自転車は少ないが、自動車・歩行者が多い道路 (自転車道の設置以外)
- 自転車・歩行者は少ないが、自動車が多い道路

見直しについて
検討

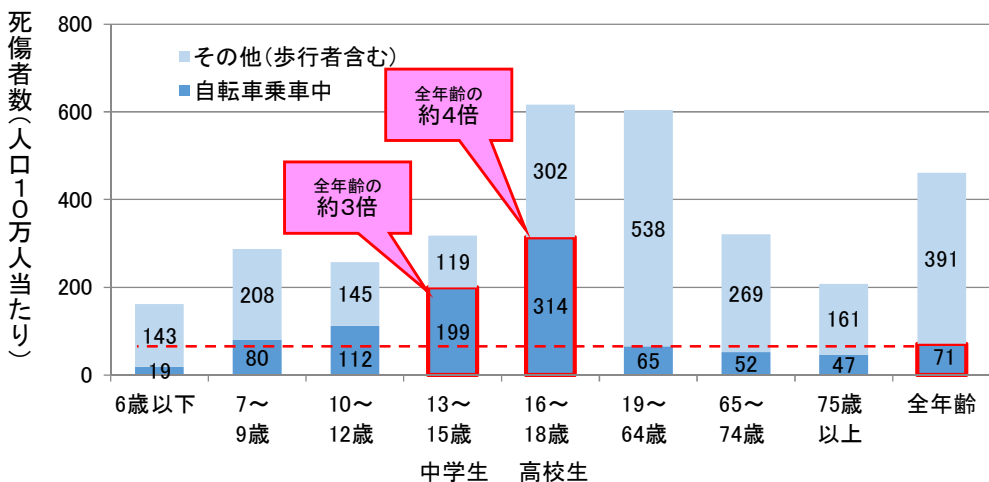
自転車通行空間の優先整備

○自転車乗車中における人口10万人あたりの交通事故死傷者数は、全年齢平均に対して、中学生が約3倍、高校生が約4倍と非常に高く、半数以上が、通学中に発生している。



○安全で自転車通行空間の確保に向け、中高生の自転車通学経路を優先的に整備。

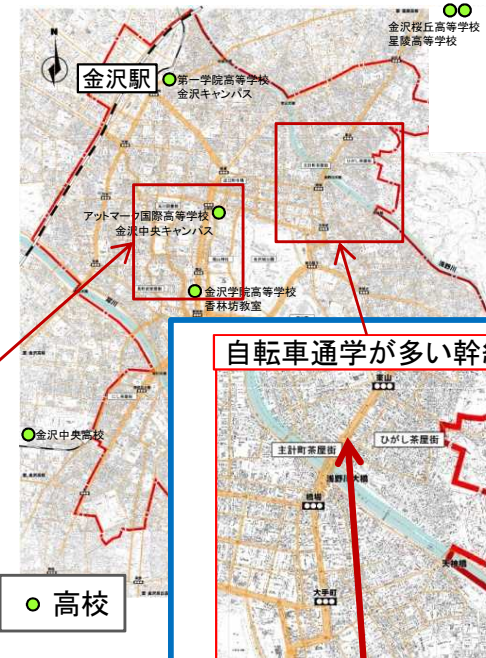
■全国 人口10万人あたりの年齢層別・状態別死傷者数(H29)



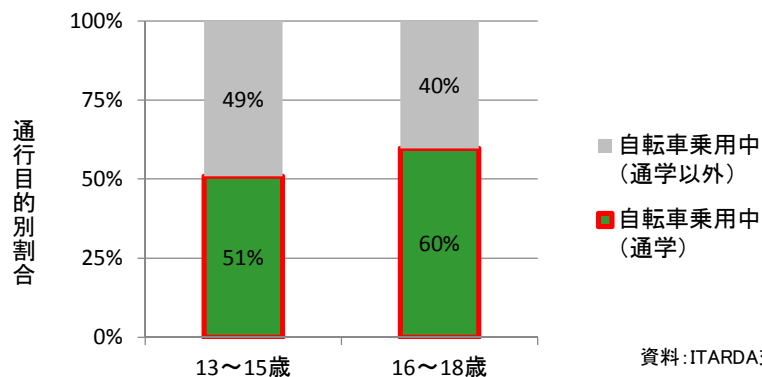
■通学経路での自転車通行空間整備の事例

高校生の通学時自転車通行経路を調査し、交通量の多い路線を「まちなか自転車ネットワーク」に設定

<金沢市の例>



■全国 自転車乗用中死傷者数の通行目的別割合(平成29年)



資料: ITARDA交通事故統計データ



資料: 金沢市「まちなか自転車利用環境向上計画」同計画(中間見直し)より国土交通省作成

自転車通行空間の整備事例



路肩等の空間を活用した
自転車専用通行帯の整備
〔国道17号 埼玉県さいたま市〕

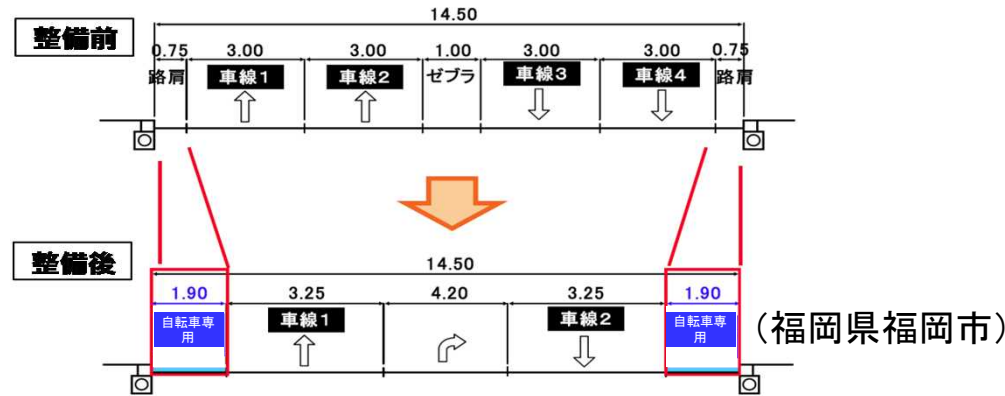


ピクトグラムによる
自転車通行位置の明示(車道混在)
〔国道17号 埼玉県さいたま市〕

道路空間再配分等による自転車通行空間の整備事例

- 用地、幅員等の空間制約に対して、路肩活用等による道路空間再配分を推進し空間を確保
- 路上駐車により空間機能が低下。生活道路等で荷捌きスペースを確保する取組を推進

■ 道路空間再配分の事例



路肩を活用した通行空間



(東京都江戸川区)

平坦かつ幅が狭い街渠を導入し安全な通行空間を確保



(静岡県静岡市)

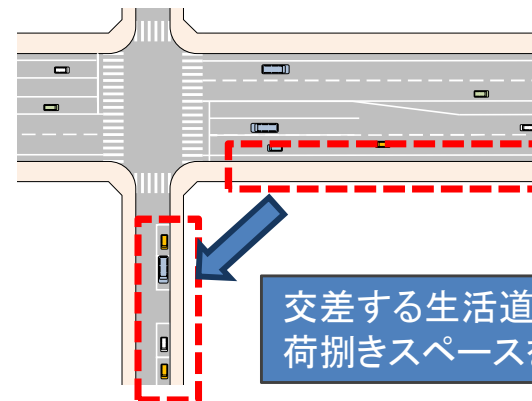
■ 路上駐車対策による自転車通行空間の確保



ポールの設置により
交差点付近での
駐停車を物理的に抑制

(東京都足立区)

○ 交差する道路等を活用し、荷捌きスペースを確保



複数の道路管理者と調整を
図り、警察と連携して、駐車
する空間確保を推進

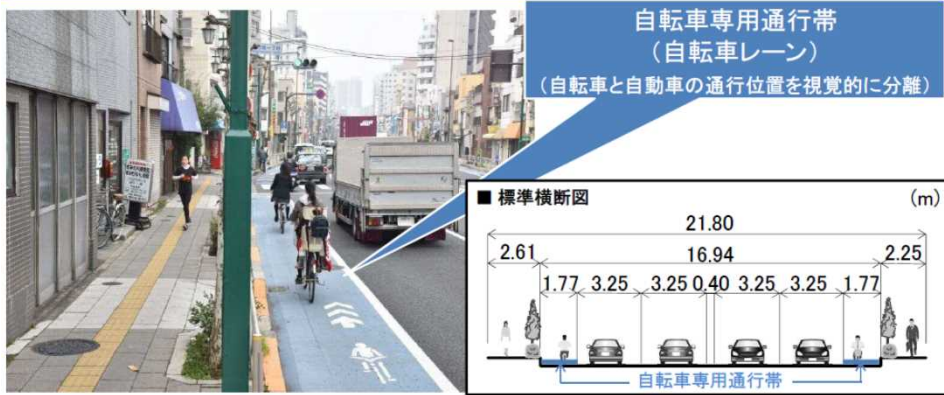
交差する生活道路等に
荷捌きスペースを確保

自転車通行空間の整備による効果

- 東京都 国道6号において、本来自転車道を整備する区間において自転車専用通行帯を整備。
- 自転車利用者で59%、歩行者で45%、自動車ドライバーで47%が危険に感じる事が減ったと回答。

■東京都 国道6号(向島～東向島 約1.2km)

①「向島交番前」交差点～墨田川高校前交差点 (路肩幅員が1.5m以上確保できる区間)



②向島歩道橋～「本所高校入口」交差点 (路肩幅員が1.5m未満の区間)



○法定速度：60km/h

※普通自転車歩道通行可の規制は継続

○交通量

自動車 29,752台 (昼間12時間) 45,584台 (24時間)

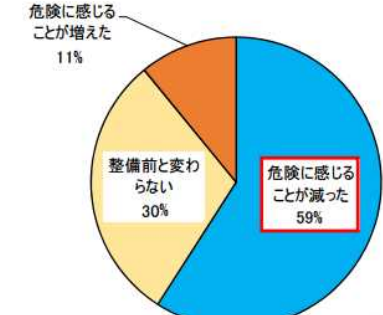
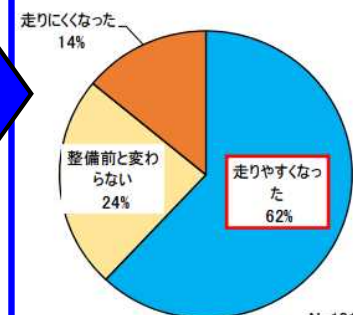
自転車 2,751台 (昼間12時間)

歩行者 677人 (昼間12時間) ※H17交通センサス

【自転車利用者】

走りやすくなったとの回答が62%

危険に感じる事が減ったとの回答が59%

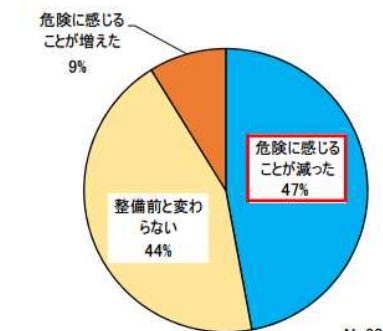
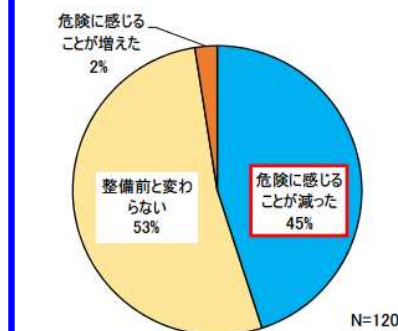


【歩行者】

危険に感じる事が減ったとの回答が45%

【自動車ドライバー】

危険に感じる事が減ったとの回答が47%

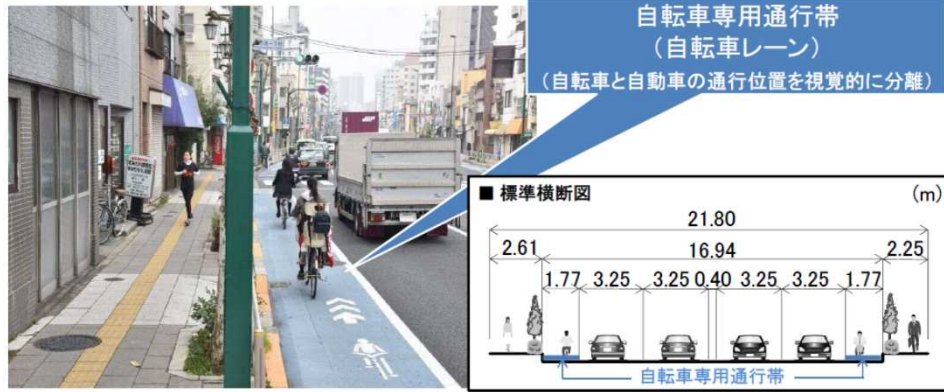


自転車通行空間の整備による効果

○ 東京都 国道6号において、本来自転車道を整備する区間において車道混在(矢羽根型路面表示)の整備を行った区間においても、自転車利用者で53%、歩行者で37%、自動車ドライバー33%が危険に感じる事が減ったと回答。

■東京都 国道6号(向島～東向島 約1.2km)

①「向島交番前」交差点～墨田川高校前交差点 (路肩幅員が1.5m以上確保できる区間)



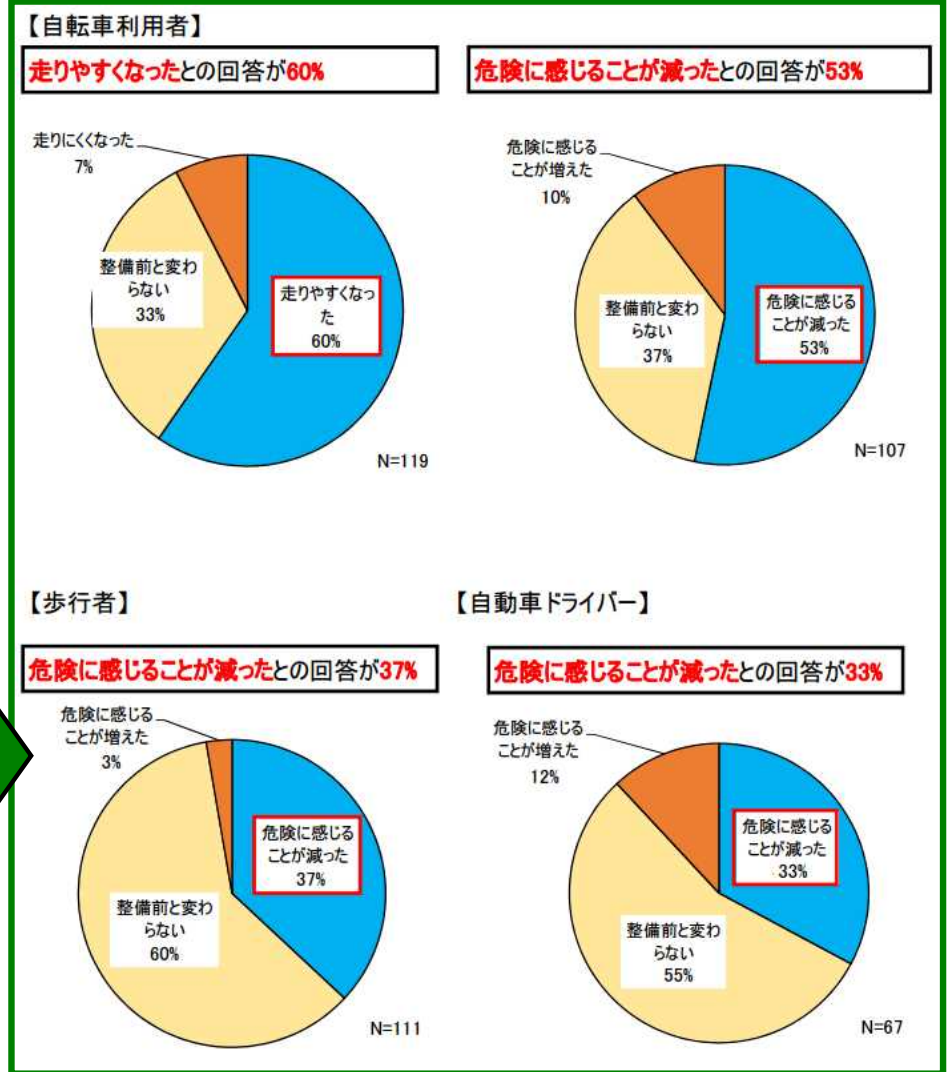
②向島歩道橋～「本所高校入口」交差点 (路肩幅員が1.5m未満の区間)



○法定速度：60km/h ※普通自転車歩道通行可の規制は継続

○交通量

自動車	29,752台 (昼間12時間)	45,584台 (24時間)
自転車	2,751台 (昼間12時間)	
歩行者	677人 (昼間12時間)	※H17交通センサス



自転車通行空間の整備による効果

- 国道246号世田谷区三軒茶屋交差点から駒沢交差点において、大都市圏内で初めてバス専用通行帯内に自転車ナビラインを試行的に整備。
- 自転車利用者で過半数、歩行者で約4割、自動車等ドライバーで約3割が危険に感じる事が減ったと回答。
- バスドライバーは「車線全体に広がって走る自転車が減ったことで安心感が増した」と回答。

■東京都 国道246号(三軒茶屋～駒沢 約2km)



○法定速度：60km/h

○交通量

自動車	26,304台（昼間12時間）	47,131台（24時間）
自転車	2,239台（昼間12時間）	
歩行者	2,966人（昼間12時間）	※H17交通センサス

自転車利用者の評価

・整備前にくらべ、危険を感じる事が減った **52%**

歩行者の評価

・整備前にくらべ、危険を感じる事が減った **39%**

自動車等ドライバー

・整備前にくらべ、危険を感じる事が減った。

二輪車 **30%**、自動車**34%**、自動車類**34%**

WEBアンケート（H27.9.18～9.30実施）

バスドライバーの声

- ・車道を走る自転車は明らかに増加した。
- ・車道の左側を走行する自転車が増え、車線全体に広がって走行する自転車が減ったことで安心感が増した。

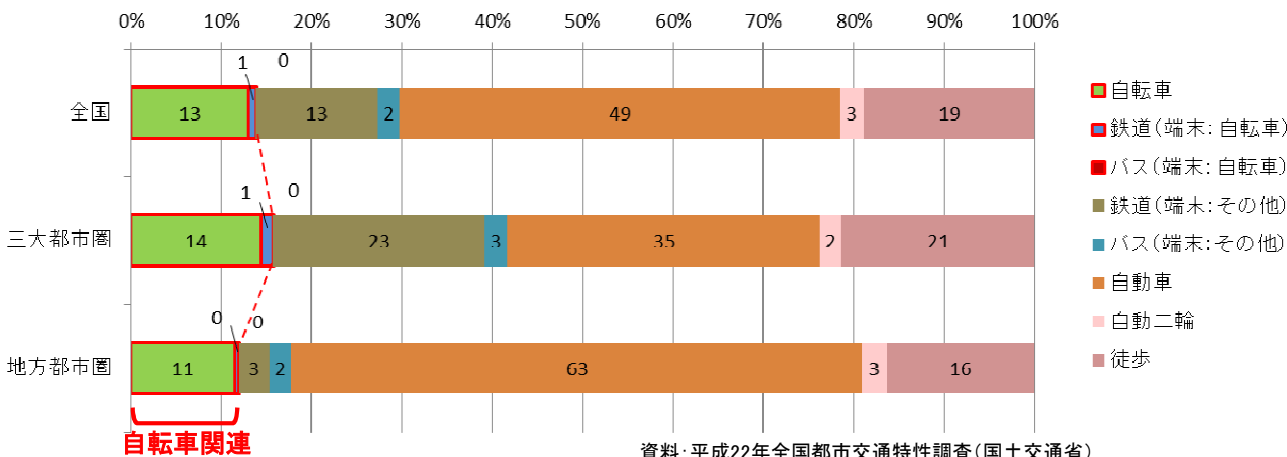
バス会社ヒアリング（H27.11実施）

6. 自転車を活用した街づくり

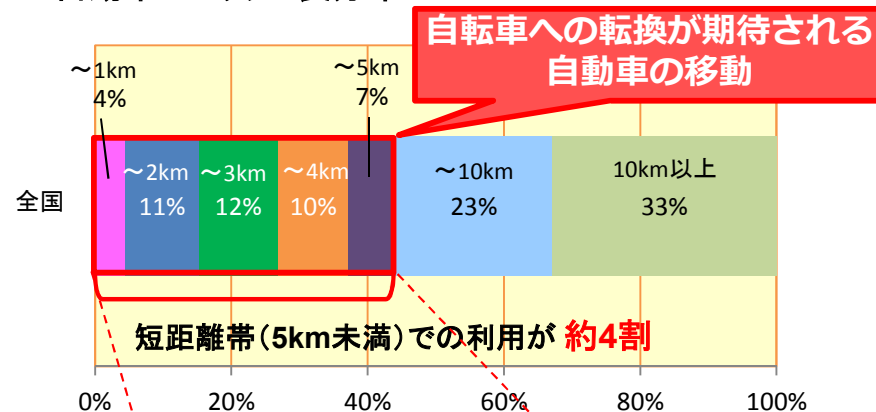
自転車利用への転換(短距離帯)

○自動車は短距離帯(5km未満)での利用が約4割を占めるとともに、一人での利用が中心。
 ○安全で快適な自転車通行空間の整備を加速することにより、短距離帯での移動において、自動車利用から自転車利用への転換を推進するべき。

■自転車関連の手段分担率(平日)

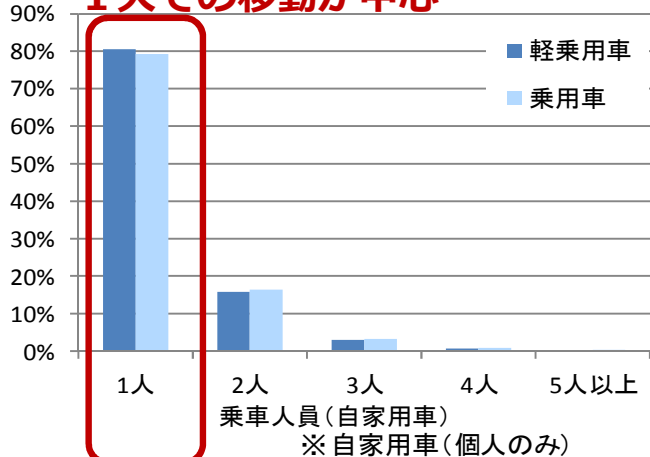


■自動車のトリップ長分布

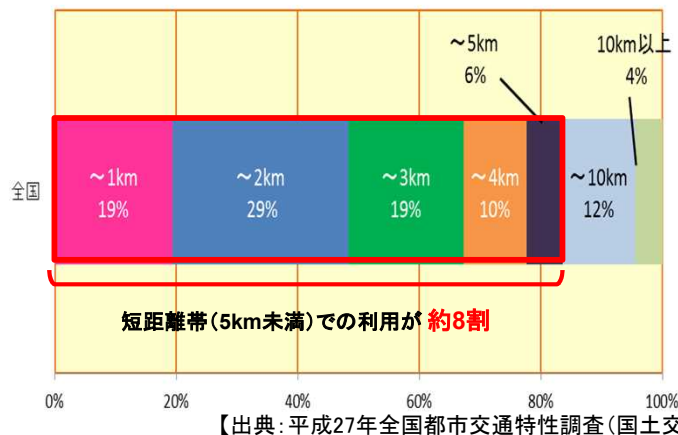


■乗用車の平均乗車人員(平日)

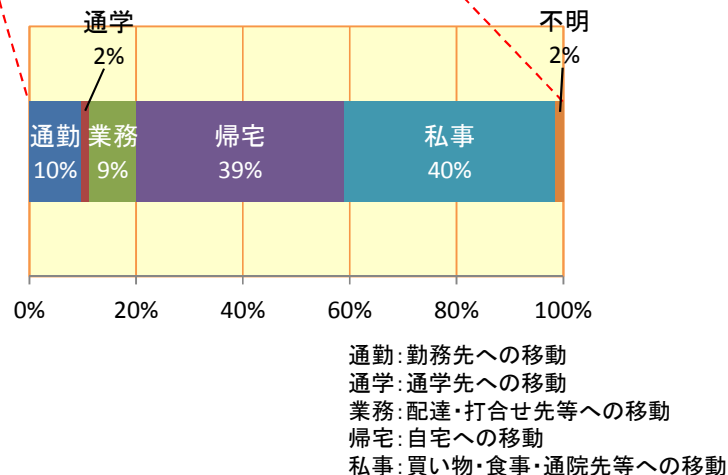
1人での移動が中心



■自転車のトリップ長分布



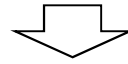
■5km未満の目的構成比



資料:平成22年全国都市交通特性調査(国土交通省)

自転車利用への転換(中長距離帯)

○中長距離帯での移動についても、自転車と公共交通との交通モード間の接続(モーダルコネクト)を強化し、自転車利用を推進する。



○道路空間を有効活用し、シェアサイクルポートを含め、路上での自転車駐輪場の整備を計画的に誘導。

■地下鉄駅周辺への 路上自転車シェアリングポート



(東京都千代田区 国道1号)

■バス停周辺への サイクル・アンド・バスライド用 路上自転車等駐輪場



(香川県高松市)

■路面電車電停周辺への 路上自転車等駐輪場

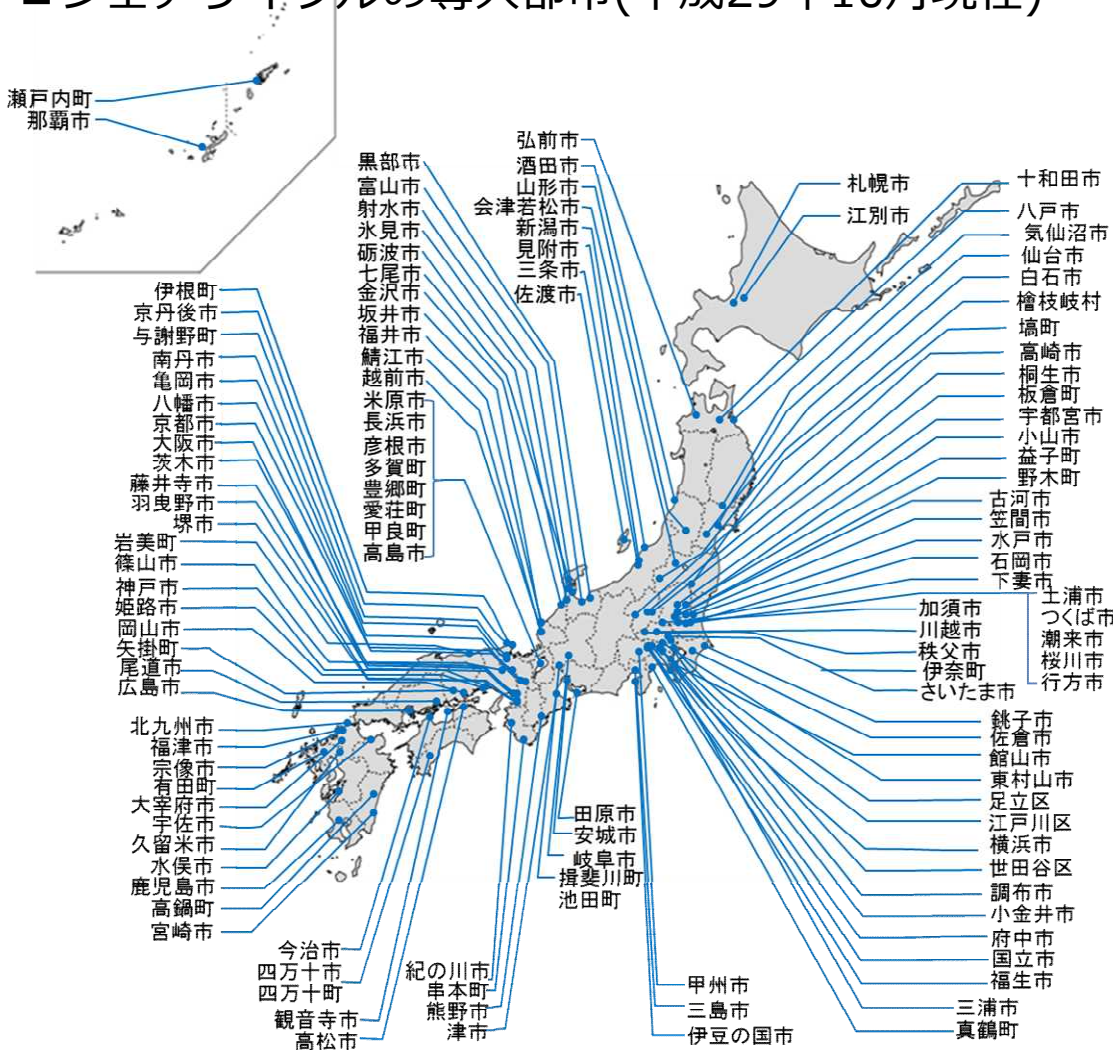


(愛媛県松山市)

地下鉄出入口

○シェアサイクルを本格導入している都市は年々増加しており、平成29年10月時点で、全国110都市で導入。

■シェアサイクルの導入都市(平成29年10月現在)



■シェアサイクルの導入都市の推移

H25	H26	H27	H28	H29
54都市	75都市	77都市	87都市	110都市



ポロクル (札幌市)



ちよくる (千代田区 社会実験)



まちなり (金沢市)

※H29年10月1日時点

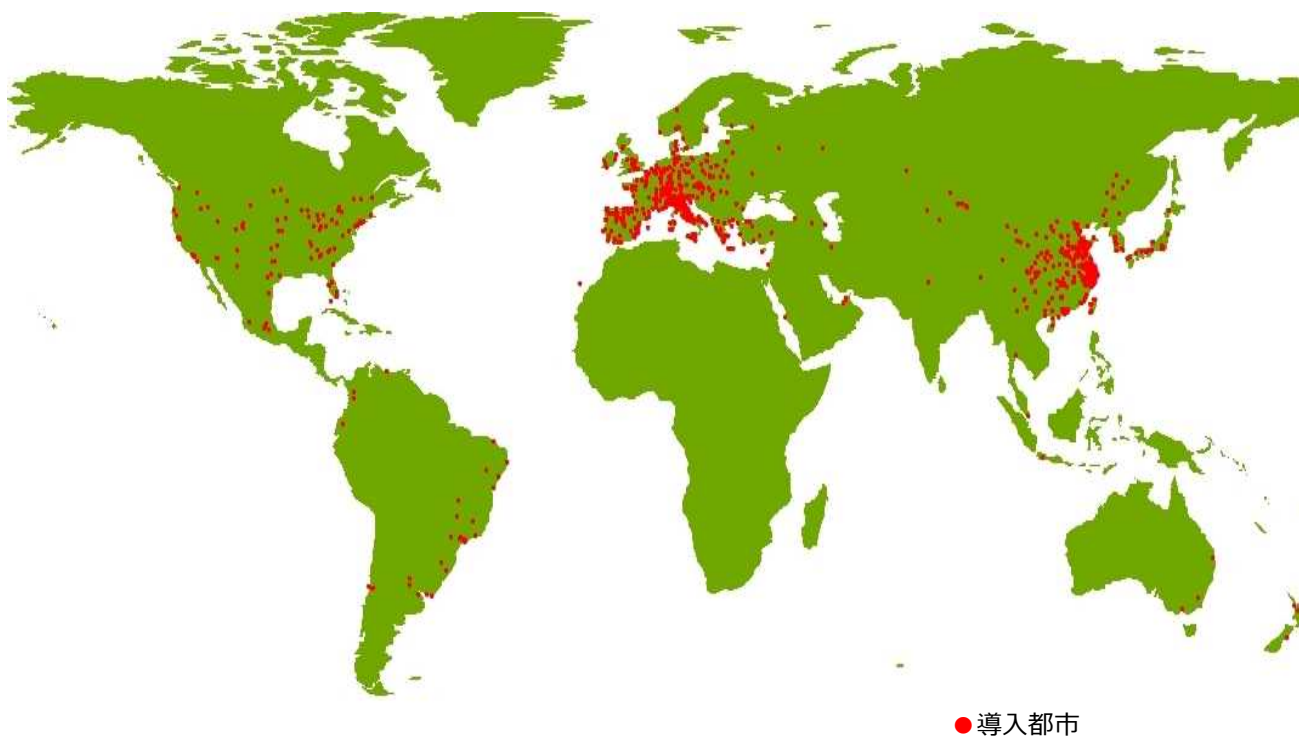
※アンケート回答自治体のうち、本格導入を図示

※民設民営の取組については、回答があった自治体名称を記載

- 海外では、北米・欧州・中国を中心に約1,000都市で導入。
- 我が国は導入都市数では世界でも上位。

■シェアサイクルの国外における導入状況（平成29年12月現在）

国外では、欧州や中国を中心に約1,000都市で導入が 進められている。



国・地域名	都市・事業数
中国	606
米国	331
イタリア	181
日本	110
ドイツ	86
スペイン	75
イギリス	60
フランス	48
スイス	45
インド	32
オーストリア	29
ブラジル	28
ギリシャ	28
ポーランド	25
台湾	23
オーストラリア	19
コロンビア	19
カナダ	18
メキシコ	17
オランダ	16

※同一都市に複数の事業を有する都市もあるため、合計数は都市数とは一致しない。



Youbike (台湾・台北)



Bicing(スペイン・バルセロナ)



Santander Cycle Hire
(イギリス・ロンドン)

- 我が国の都市の導入例では国外の事例と比較して規模が小さい。
- 利用状況を示す回転率（1台の自転車の1日当たりの利用回数）も低い。
- サイクルポート設置の拡大等による事業の効率化が課題。

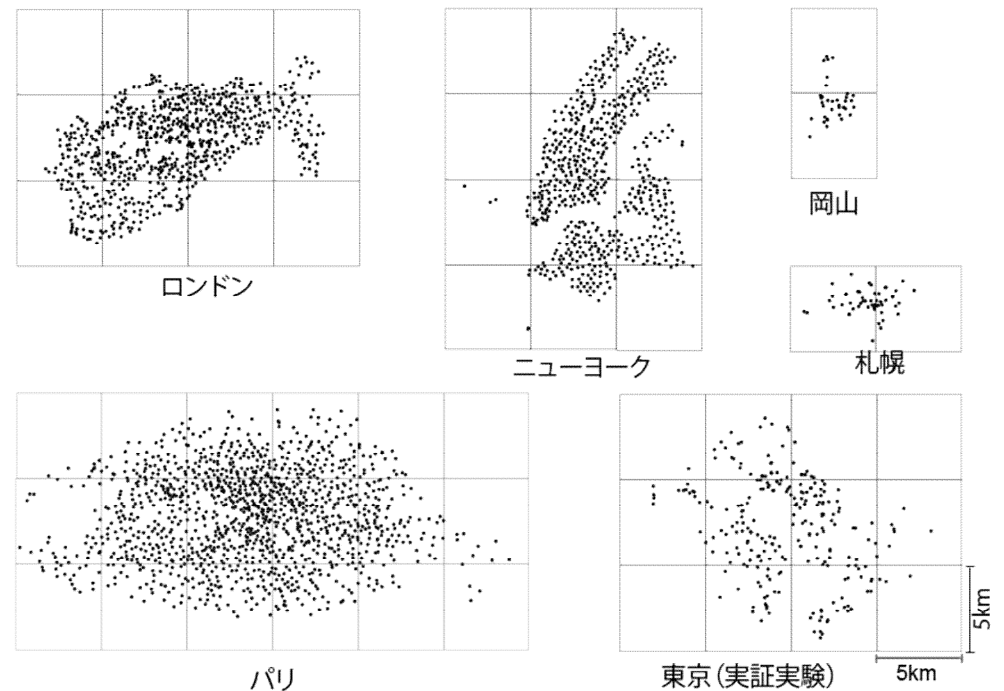
■シェアサイクルの規模の国内比較

	台数	ポート数	回転率
台北	7,363台	225箇所	7.1回/台・日
ロンドン	11,000台	744箇所	2.5回/台・日
バルセロナ	6,000台	420箇所	7.8回/台・日
パリ	23,900台	1,800箇所	10.0回/台・日
ニューヨーク	6,142台	469箇所	4.9回/台・日
モントリオール	5,200台	460箇所	6.8回/台・日
東京	4,040台	344箇所	2.51回/台・日
札幌	350台	44箇所	1.7回/台・日
岡山	332台	35箇所	3.5回/台・日
国内平均	171台	10箇所	0.7回/台・日

国外事例：平成27年末時点（回転率は平成27年平均値）
 ※台北・NYのみ平成27年4月～平成28年3月平均値
 国内事例：平成29年10月1日時点（回転率は平成29年4～9月平均）
 ※東京のみ平成30年3月31日時点（回転率は平成30年3月平均）
 国内平均：平成29年10月1日時点（回転率は平成29年4～9月平均）

【出典：国土交通調べ】

■ポートの密度比較



（2016年11月時点、東京のみ2017年11月時点）

【出典：The Bike Share Planning Guide(ITDP),次世代交通研究（日本交通計画協会）】

サイクリング環境向上によるサイクルツーリズムの推進

課題

○民間組織等によるサイクリスト向けの拠点づくりや、観光コンテンツづくりが動きだしつつある一方、サイクリストの走行ニーズが高い道路について、走行環境が必ずしも十分整っていない等、サイクリング環境に課題。

取組方針

○走行環境整備、サイクリストの受入環境整備、魅力づくり、情報発信について、官民連携して取り組み、サイクリストのニーズに応える、インバウンドにも対応した質の高いサイクリング環境の創出を目指す。

■取組みの進め方

準備が整い次第

モデルルートの設定
 ➢ 整備局と県・政令市が連携して掘り起こし

協議会の設置
 ➢ 既存の枠組みを活用し、国、自治体、DMO、観光事業者、地域の関係者等で構成
 ➢ 路面表示や案内看板の仕様等を含め、実施内容について検討・調整

モデルルートにおける取組内容の決定【地方版自転車活用推進計画に位置付け】
 ➢ 走行環境整備(安全対策、案内看板等)
 ➢ 受入環境整備(休憩所、サポート体制等)
 ➢ 魅力づくり(滞在コンテンツの充実・強化等)
 ➢ 情報発信(ルートマップ作成、ICTの活用等)

取組内容の実施【関係者が連携して取組を実施】

取組内容の評価・改善
 ➢ サイクリストの声や関連データの収集・分析
 ➢ 先進地との情報交換


■モデルルート設定の考え方

- 複数の市町村に跨がる等、広域的なルートであるか
- サイクリストを惹きつける魅力や、価値創造の素地があるか
- サイクリストの支援に向けて、地域の関係者の協力が得られるか

■サイクリング環境向上策の例


- ・トイレ／給水
- ・入浴やシャワー施設
- ・おしぼりの提供
- ・観光パンフレットやサイクリングマップの設置

- ・サイクルスタンド
- ・メンテナンススペース
- ・工具／空気入れの貸出
- ・レンタサイクル
- ・ロッカー(一時荷物預り)



イメージ

<路面表示>



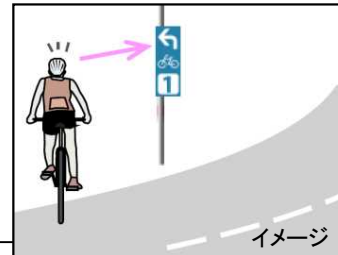
道の駅

道の駅

道の駅

<道の駅のサイクリング拠点化>

- ・日除けのある屋外の休憩スペース
- ・長時間利用可能な駐車スペース



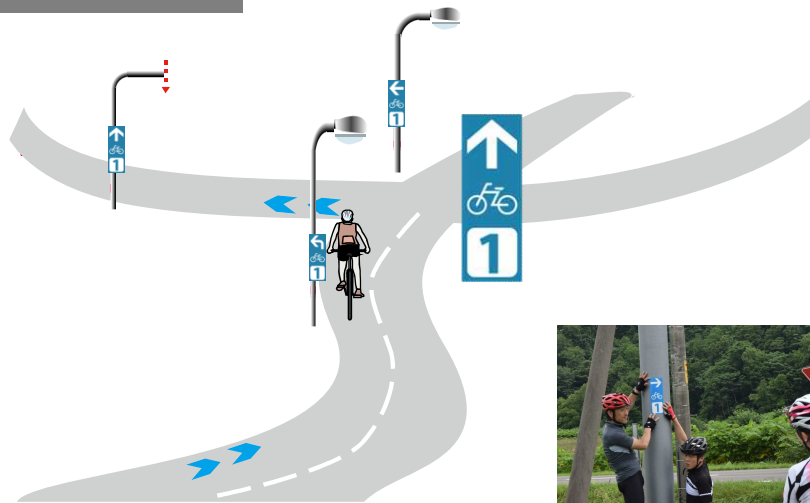
イメージ

<案内看板>

〔 サイクルトレイン・サイクルバスを含めたアクセス方法、コース難易度、レスキューサービス、ガイドツアー、交通ルール等、サイクリストの視点に立った情報発信(多言語対応) 〕

- 案内看板や路面標示の設置など、サイクリストが安全に、かつ迷わず走行できるよう走行環境を整備。
- また、地域と連携し、立ち寄り施設へサイクルラック等を設置するなど、景観・食・自然などを満喫してもらえるよう環境確保。

走行環境整備



サイクリストが安全に、かつ迷わず走行できるよう、案内看板や矢羽根型路面標示を設置

拠点・受入環境確保



景観・食・自然などを満喫して頂けるよう、イベントや情報提供、立ち寄り施設へのサイクルラック等の設置を地域の方々と連携して実施

- また、ルートマップやスポット情報などを提供するコミュニケーションサイトを開設し、サイクリストが評価・意見を投稿できるプラットフォームを形成。
- そのほかにも、取り組みを支える活動団体へのヒアリングや経済波及効果・サイクリング客数等の基礎的なデータ収集を実施するなどし、持続的な取り組みとするとともに、地域の魅力を見直し、ブラッシュアップできる体制を整えるなど、サイクルツーリズムの取り組みを総合的に展開。

魅力づくり



取組を支える活動団体へのヒアリングや、経済波及効果・サイクリング客数等の基礎的なデータ収集を実施

情報発信

＜コミュニケーションサイトのイメージ＞

T-1 OOL-RT

案内表示と対応する番号

道路診断結果を掲載

施設アイコンをクリックすると詳細情報をポップアップ表示

【スポット情報選択ボタン】選択ボタンにより該当する施設が表示される

GPSと連動し現在地を表示

距離・高低差情報

サイクリストによるルート評価結果

ルート評価入カフォーム(次ページで説明)

▼スポット情報の内容(案)
⇒事前に行ったアンケート結果に基づいて設定

- トイレ(無料)
- 食事・休憩
- 観光施設/レンタサイクル
- 自転車修理
- 休憩施設
- 空気入れ・無料WiFi
- 給水可
- ビューポイント/注意箇所・区間(道路診断)
- 修理工具貸出
- シーニックカフェ
- シーニックデッキ
- 宿泊施設
- 荷物配送
- 自転車保管

スポット情報を提供するとともに、サイクリストが評価・意見を投稿できるコミュニケーションサイトを開設